



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

**Faculty of Landscape Architecture, Horticulture
and Crop Production Science**

PLANERINGSTEORI OCH STYRDOKUMENT I PRAKTIKEN – GENOMFÖRANDE AV STOCKHOLMS CYKELPLAN I HJORTHAGEN

Sonja Michanek
Självständigt arbete, 30 hp
Landscape Architecture Master's Programme
Alnarp 2018

Detta arbete omfattar 30 hp och avslutar två års studier på Masterprogrammet i Landskapsarkitektur vid SLU Alnarp.

Jag vill tacka min handledare Bengt Persson för råd, stöd och uppmuntrande tillrop på vägen till detta färdiga arbete. Ett stort tack riktas också till mina respondenter som tagit sig tid för att svara på mina frågor.

Jag vill också rikta ett särskilt tack till Matti, Emma och Anders för er vänskap, ert tålamod och ert aldrig sviktande stöd.

författare	SONJA MICHANEK
titel	PLANERINGSTEORI OCH STYRDOKUMENT I PRAKTIKEN – GENOMFÖRANDE AV STOCKHOLMS CYKELPLAN I HJORTHAGEN
english title	PLANNING THEORY AND REGULATORY DOCUMENTS IN PRACTICE – IMPLEMENTATION OF STOCKHOLM'S BICYCLE PLAN IN HJORTHAGEN
handledare	BENGT PERSSON, SLU, INSTITUTIONEN FÖR LANDSKAPSARKITEKTUR, PLANERING OCH FÖRVALTNING
examinatorer	KARL LÖVRIE, SLU, INSTITUTIONEN FÖR LANDSKAPSARKITEKTUR, PLANERING OCH FÖRVALTNING JESSICA SVÄNNEL, SLU, INSTITUTIONEN FÖR LANDSKAPSARKITEKTUR, PLANERING OCH FÖRVALTNING
omfattning	30 HP
nivå & fördjupning	A2E
kurstitel	SJÄLVSTÄNDIGT ARBETE I LANDSKAPSARKITEKTUR
kurskod	EX0814
program	LANDSCAPE ARCHITECTURE MASTER'S PROGRAMME
utgivningsort	ALNARP
utgivningsår	2018
publicering	http://stud.epsilon.slu.se
nyckelord	LANDSKAPSARKITEKTUR CYKELPLANERING CYKELPLAN PLANERINGSTEORI STRATEGIDOKUMENT STOCKHOLM

SAMMANFATTNING

Många städer arbetar idag med att öka andelen resor som sker med cykel. Denna ambition finns också i Stockholm, där målet är att Stockholm ska kunna konkurrera med Köpenhamn och Amsterdam som är världsledande inom området. En del i stadens strategi för att öka andelen cykelresor är att utveckla och utöka cykelinfrastrukturen i staden och genom detta förbättra förutsättningarna för cyklister genom att tillhandahålla en cykelinfrastruktur som gör det enkelt och säkert att cykla i Stockholm. Ett antal strategidokument som anger riktningen för hur cykelinfrastrukturen ska utformas har därför tagits fram av Stockholms stad.

Men i Stockholm finns en diskrepans mellan den bild av cykelinfrastrukturen som målas upp i strategidokumenten och den bild den verkliga miljön ger. Målet för denna uppsats är att undersöka hur planeringsaktiva i Stockholm arbetar utifrån strategidokumenten, hur de förstår, tolkar och omsätter dessa och vad det i sin tur betyder för de cyklister som senare ska använda de miljöerna dessa skapar.

I detta arbete påvisar jag att det finns skillnader i hur de olika planeringsaktiva involverade i en process tolkar och förstår strategidokumenten, och att detta påverkar deras syn på målen för cykelinfrastrukturens utformning i en ny stadsdel. Jag menar också att det har visat sig vara svårt att tillämpa cykelplanen på ett konsekvent sätt då olika hinder som anses oöverkomliga eller för svåra att avhjälpas uppkommer eller synliggörs under processens gång. Cykelplanen har också visat sig innehålla standardiserade lösningar som ibland står i konflikt med de övergripande målbilderna. Detta, tillsammans med en acceptans för undermåliga lösningar, gör att den cykelinfrastruktur som anläggs inte klarar av att leva upp till varken cykelplanens målbild eller cyklisternas förväntningar. Den diskrepans som finns mellan cykelinfrastrukturen i dokumenten och cykelinfrastrukturen i verkligheten kvarstår till stor del i det nya området, vilket i slutändan drabbar de som väljer att göra sin resa i Stockholm med cykel.

ABSTRACT

Many cities are currently working to increase the amount of travels made by bike. This ambition is also shared by Stockholm, where the goal is to compete with cities like Copenhagen and Amsterdam who are world leading in this field. A part of the city's strategy to increase travels made by bike is to improve and expand the infrastructure for cycling in the city and provide an infrastructure that make it safe and easy to travel by bike in Stockholm. A number of strategy-documents to help set the course for how bicycle infrastructure should be designed has therefore been issued by the city of Stockholm.

However, in Stockholm there is a discrepancy between the picture drawn out in the documents and the experience in reality. The goal of this thesis is to examine how the people working within the field of planning in Stockholm understand, interpret and convert these strategies, and how this practice affects the bicyclists who will be using the environments created.

In this thesis I will show that there are differences in how the people working with the planning process interpret and understand these strategies, and that this affect their view of the goals for the bicycle infrastructure in shaping a new urban area. I will also show that it has been proven difficult to apply the strategies in a consistent manner, since obstacles viewed as insuperable or too hard to overcome, emerge or are made visible during the process of planning. The bicycle plan also contains standardized design solutions that are sometimes in conflict with the overall goals. This, in combination with the acceptance shown for inferior solutions, makes for a bicycle infrastructure that cannot live up to neither the goal of the bicycle plan nor the expectations of the bicyclists. The discrepancy between the bicycle infrastructure in the documents and in reality therefore remain in the new urban area, and this will ultimately come to affect those who will choose to travel by bike in Stockholm.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	KAPITEL 1 – INTRODUKTION
5	PROBLEMBESKRIVNING
6	SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING
6	DISPOSITION
6	AVGRÄNSNINGAR
6	BEGREPP
	KAPITEL 2 – METOD
8	FALLSTUDIE SOM FORSKNINGSDSIGN
9	2.1 DOKUMENTSTUDIER
10	2.2 OBSERVATIONER
10	2.3 INTERVJUER
	KAPITEL 3 – TEORETISKT RAMVERK OCH FORSKNINGSÖVERSIKT
13	3.1 TEORI
13	RATIONELL PLANERING
13	KOMMUNIKATIV PLANERING
14	PRAGMATISK PLANERING
15	3.2 BIBLIOGRAFI
18	3.3 CENTRALA TEMAN
18	RESANS LÄNGD OCH TID
18	SÄKERHET
18	SEPARATA FÄLT/BANOR
19	TRAFIKLUGNANDE ÅTGÄRDER
19	STOPP/KORSNINGSPUNKTER
19	KONFLIKTER MED ANDRA TRAFIKANTER
	KAPITEL 4 – INTRODUKTION TILL EMPIRIN
20	4.1 DOKUMENTEN SOM STYR
20	PROMENADSTADEN - ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLM
20	FRAMKOMLIGHETSSTRATEGI
20	CYKELPLAN
22	4.2 UPPLEVELSEN AV ATT CYKLA I STOCKHOLM
22	MIN UPPLEVELSE
25	STOCKHOLMSCYKLISTERNAS UPPLEVELSE
26	4.3 DET STUDERADE OMRÅDET
	KAPITEL 5 – RESULTAT OCH ANALYS
27	5.1 INFORMANTERNAS TOLKNING OCH FÖRSTÅELSE AV CYKELPLANEN
27	INFROMANTERNAS BESKRIVNING AV PROJEKTETS UTGÅNGSLÄGE
29	INFORMANTERNAS SYN PÅ SIN EGEN ROLL I UTFORMANDET AV CYKELINFRASTRUKTUREN
32	FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL CYKELPLANEN OCH TILLHÖRANDE STRATEGIDOKUMENT
34	CYKELPLANEN I INFORMANTERNAS PLANERING
37	DISKUSSIONER KRING LÖSNINGEN
42	5.2 DEN FYSISKA MILJÖN SOM RESULTAT AV CYKELPLANEN
43	BYTE AV SYSTEM – ENKELRIKTAT OCH DUBBELRIKTAT
45	KANTER
47	OMDRAGNING AV PENDLINGSSTRÅK
50	KOMPLICERADE TRAFIKMILJÖER
52	BELÄGGNING PÅ LOKALA STRÅK
52	CYKELBANAN GÅR FÖR NÄRA PARKERADE BILAR
53	ÖTYDLIGHET I UTFORMNINGEN
	KAPITEL 5 – SLUTSATSER OCH DISKUSSION
54	6.1 SLUTSATSER
56	6.2 DISKUSSION
59	KÄLLOR

PROBLEMBESKRIVNING

Flera svenska städer såsom Stockholm, Göteborg och Malmö har idag en önskan om att användning av cykeln som fortskaffningsmedel ska öka (Trafikkontoret Stockholms stad 2014: 4f, Trafikkontoret Göteborgs stad 2015: 9f, Gatukontoret Malmö stad 2012: 3). I strategierna anses cykeln ha flera fördelar gentemot biltrafiken. Den bidrar inte till störande buller eller en dålig luftkvalitet genom utsläpp eller genom att riva upp partiklar (ibid.). Andra fördelar är att den anses kunna bidra till en bättre folkhälsa genom ökad motion (ibid.). En annan vinst städerna ser är att antalet olyckor verkar minska med en ökad andel cyklister, inom alla trafikslag (ibid.). Ett ökat antal resor med cykel kan också minska trängseln i stadskärnorna samt avlasta biltrafikens vägnät, särskilt under rusningstrafik då vägnätet är hårt belastat (ibid.). Cyklisterna själva uppger att motionen och välbefinnandet är de viktigaste skälen till varför de väljer att cykla (Niska 2007: 57f). Andra skäl kan vara miljöaspekten, samt att det är ett mer ekonomiskt val än att ta bilen (ibid.). Även att det är ett smidigt, snabbt och pålitligt sätt att ta sig fram är andra skäl som framhålls (ibid.). I Stockholms stads Cykelplan (2012: 4) kan man läsa att:

”Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister och för att få fler att cykla.”

Saker som kan påverka valet att ta cykeln eller låta den stå är flera. Den upplevda olycksrisken, reell eller inte, är en sådan faktor. Vägarnas utformning, hur korsningarna fungerar, hur lätt det är att ta sig fram och om cykelnätet upplevs som sammanhängande och gent påverkar valet (Eriksson 2009: 9f). Hur väl underhållna cykelvägarna är påverkar också, särskilt under vår och vinter då snö, is och löst grus kan försvåra för cyklister att ta sig fram (Niska 2007: 57f). Dessa saker kan staden påverka.

För att få fler att välja cykeln har man bestämt sig för att råda bot på dessa hinder och börja prioritera cyklisterna. Som hjälp och stöd i det arbetet har strategidokument tagits fram som beskriver hur städerna ska arbeta med cykelvägarna för att skapa förutsättningar för att få fler att vilja cykla. Cykelplanerna verkar i hög grad vara baserade på de förslag som experterna inom ämnesområdet ger för att öka andelen cyklister (se litteraturöversikt kap. 3). Det handlar om fysiska åtgärder som att skapa snabba och gena stråk med jämn, fin beläggning och tydlig skyltning. Cykelbanorna ska vara utan snäva svängar och onödiga stopp för att göra resan för cyklisten så snabb och komfortabel som möjligt. Cykelplanerna innehåller ofta även en mängd trafiksäkerhetsåtgärder såsom att få bilister att sänka hastigheten vid högersvängar och vid cykelöverfarter samt i bostadsområden där cykelstråk saknas. Underhållet av cykelbanorna pekas också ut som en viktig faktor, de måste hållas fria från snö, is, grus och löv och eventuella skador och brister i banorna ska repareras snabbt. Kampanjer för att öka andelen cyklister är också ofta en del i att uppnå dessa mål.

I dokumenten svischar cyklisten fram på breda, släta vägar, förbi bilköerna och med grönt ljus i korsningarna. Vid målpunkten finns gott om plats att lämna cykeln i ett tryggt förvar i stadens moderna ställ. Behöver cykeln repareras kan detta vara avklarat lagom till hemfärden. När det är dags att hämta barnen på dagis så är vardagsmotionen redan avklarad. Policydokumenten andas sundhet. Det låter som en dröm, hur väl stämmer det i verkligheten?

Som ett förberedande steg i det här arbetet valde jag att mellan början av november till mitten av januari cykla till och från arbetet i Stockholms innerstad. Mina resor liknar inte de som är beskrivna i strategidokumentet även om jag känner igen många av miljöerna på fotografierna i dem. Lokalnätet har bristande underhåll, och cykelbanorna är allt annat än breda, jämna och fria från hinder. I övergången till det Stockholms stad pekat ut som en del i sitt pendlingcykelstråk märks en avsevärd förbättring både gällande underhåll och cykelbanans standard. Bitvis känner jag här igen beskrivningarna från Stockholms stads cykelplan, tills en väganvisningsskylt dyker upp mitt i cyklisternas körbana och tvingar in cyklister och gående i samma spår till bådass olägenhet. De här motsättningarna fortsätter att uppstå längs hela sträckan. Resan är snuttifierad, ömsom hög standard, ömsom låg, som ett lapptäcke av gamla och nya stuvbitar. Att min resa skiljer sig från den jag läser om i strategidokumentet är kanske inte så konstigt, strategidokumentet är trots allt inte så gamla och ett så stort projekt som att ställa om från prioritering av biltrafik till prioritering av cykeltrafik kan förväntas ta tid. I takt med att områden förnyas växer kanske nätet ihop till en sammanhängande helhet där cyklisten är prioriterad. Men en nyfikenhet väcks: Hur ser nybyggda områden ut när de är klara, känner jag igen mig från strategin? Hur påverkar dokumenten de aktiva planerna och hur yttrar det sig i planerna?

SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING

Med utgångspunkt i ett nyplanerat område i Stockholms stad är min avsikt med det här arbetet att undersöka hur en övergripande strategi kan uppfattas, förstås och tolkas av de planeringsaktiva i processen. Min intention är sedan att utifrån den byggda strukturen och de plandokument som finns för området försöka förstå hur strategidokumentet påverkar den fysiska miljön.

- Hur förstår och tolkar planeringsaktiva cykelplanen?
- På vilket sätt tolkas strategierna och översätts i en plan?
- Vad betyder detta för användaren av cykelinfrastrukturen?

DISPOSITION

Denna uppsats är uppdelad i sex huvuddelar. Denna första del ger en introduktion till uppsatsens bakgrund och syftet med studien beskrivs.

Uppsatsens andra del behandlar dess metodologiska utgångspunkter. De använda metodernas styrkor och svagheter diskuteras i relation till den insamlade empirin. Här redogörs också skälen för valda metoder och vald empiri.

Det tredje kapitlet behandlar de teoretiska utgångspunkterna för uppsatsen samt ger en insikt i litteraturen gällande valet av att cykla och cyklisters preferenser genom en kort bibliografi och litteraturöversikt. Detta utgör sedan de referensramar som resultatet diskuteras utifrån.

I kapitel fyra introduceras de strategidokument som styr arbetet med cykelinfrastrukturen i Stockholms stad. De intervjuade lokala cyklisters upplevelser av att cykla i Stockholm presenteras, liksom min egen upplevelse. Detta ger en bild av i vilken kontext de planeringsaktiva arbetar.

I kapitel fem presenteras och analyseras empirin. Detta kapitel är uppdelat i två delar där den första delen inriktar sig på att försöka förstå hur de planeringsaktiva tolkar och förstår strategidokumentet samt hur de översätter dessa i en plan. Här sätts materialen från de olika intervjuerna dels i relation till det teoretiska ramverket och dels i relation till varandra. Skillnader och beröringspunkter mellan de olika informanternas resonemang redovisas. I del två diskuteras resultatet av deras arbete, det färdiga området, vad detta kan betyda för de cyklister som ska använda området och på vilket sätt detta kan relateras till strategierna.

Det sjätte kapitlet är uppsatsen avslutande del där forskningsfrågorna besvaras och slutsatserna presenteras. En diskussion kring strategiernas betydelse förs också.

AVGRÄNSNINGAR

Denna studie fokuserar på att förstå hur de planeringsaktiva tolkar och omsätter en strategi i praktiken och hur den miljö som uppstår påverkar användaren av cykelinfrastrukturen. Studien fokuserar på Stockholm och fallstudien är begränsad till de delar av Hjorthagen där finplaneringen av gatunätet är klar, Västra och Norra 1. Med planeringsaktiva menas ansvarig planarkitekt, trafikplanerare och projektör. I de fall informanterna hänvisat vidare till andra personer inom processen så har dessa också inkluderats eftersom dessa då ansetts tongivande. Med strategier menas cykelplanen 2012 och de strategidokument som denna hänvisar till. I något fall diskuteras förhållningssättet till cykelplanen 2006 vilket beror på att det var den då gällande planen. Med användare menas de som cyklar i ett transportsyfte, det kan inkludera cyklister i alla åldrar som transporterar sig korta eller långa sträckor men inbegriper inte cyklande ur ett rekreativt perspektiv.

BEGREPP

Cykelväg	En fritt liggande cykelbana (Stockholms stad 2009: 12).
Cykelbana	Del av väg eller väg avsedd för cykeltrafik (ibid.).
Cykelfält	Körfält avsett för cyklister i vägbanan som avskilts genom vägmarkering (ibid.)

Blandtrafik	Cykeltrafik sker på vägbanan utan att separat utrymme reserverats däri för detta ändamål (ibid.).
Cykelbox	Tillbakadragen stopplinje framför trafiksignaler som reserverar ett utrymme framför bilarna för cyklister (ibid.).
Cykelvägnät	Den infrastruktur av cykelvägar, -banor, -fält och blandtrafikgator som redovisas i cykelplanerna (ibid.).
Cykelstråk	Sammanhängande länkar i cykelvägnätet (ibid.).
Framkomlighet	Hur lätt det är för cyklister att ta sig fram på cykelvägnätet. Ett mått på detta är cyklisternas medelhastighet (Stockholms stad 2012: 22).
Konflikt	En situation där två trafikanter närmar sig varandra på ett sådant sätt att de riskerar att kollidera om inte en eller båda väjer (van der Horst 2014:11).

KAPITEL 2 | METOD

FALLSTUDIE SOM FORSKNINGSDSIGN

För att på djupet kunna förstå hur de planeringsaktiva tolkar en strategi och implementerar denna så har detta arbete gjorts som en fallstudie. Denna studie rör planeringen av cykelinfrastrukturen i Hjorthagen, ett nybyggnadsområde i Stockholm med en ambitiös miljöprofil. En fallstudie karaktäriseras av att enstaka fall undersöks och lämpar sig väl för studier som kräver en djupare förståelse som inte fångas upp i en mer yttlig undersökning (Denscombe 2009: 59f), vilket gör att denna forskningsdesign kan lämpa sig väl i detta fall. Genom att enbart undersöka ett eller ett fåtal fall kan dessa studeras i detalj (ibid.). Fallstudier fokuserar ofta på relationer och processer, dessa tenderar att ha en ömsesidig påverkan, vilket gör att förståelse för de olika delarna är nödvändigt för att förstå hur dessa är sammanlänkade och vilken påverkan de har på varandra och processen som helhet (ibid.). Fallstudier syftar ofta till att förklara varför vissa resultat uppstår (Denscombe 2009: 60f), vilket också är fallet här där jag kommer röra mig mellan den fysiska miljön som är resultatet av de planeringsaktivas arbete och planeringprocessen där besluten som i slutändan formar miljön fattas. Flera olika typer av källor, olika typer av data och olika tillvägagångssätt kan med fördel användas i en fallstudie för att nå en djupare förståelse av intressanta förhållanden och processer (ibid.). I detta fall har flera olika metoder använts för att förstå olika delar av området och processen:

Dokumentstudier

- För att få en grundläggande förståelse för kontexten i vilken denna process äger rum så har en första initial dokumentstudie gjorts. Den har utgått ifrån Stockholms stads cykelplan (2012) och sedan följt de dokument och handböcker som refereras till där. Även den föregående cykelplanen har studerats för att förstå i vilken kontext den första delen av processen ägde rum i, men den redovisas inte närmre i denna studie.
- Dokument kopplade till området har studerats. Dessa innefattar den fördjupade översiktsplanen för området, detaljplaner med tillhörande planhandlingar, relationshandlingar samt plankartor för cykeltrafik i området och Stockholmsregionen.

Observationer:

- Upplevelsen av att vara cyklist i Stockholm har fördjupats genom att jag själv valt att ha cykeln som primärt färdmedel under en period.
- Observationer av området har utförts ett flertal gånger. Den första platsobservationen gjordes för att få en generell bild av området och de kopplingar som ansluter till det. Observationen utfördes under vinterhalvåret vilket försvårade observationerna av markskiktet då väderleken varken tillät fotografering eller en närmare undersökning av markbeläggningen. Den andra observationen genomfördes delvis tillsammans med en av de aktiva trafikplanerarna för att få en bättre förståelse för ett av pendlingsstråken. De två sista platsobservationerna utfördes för att med större noggrannhet kunna undersöka detaljer som väckt frågetecken under arbetet och för att uppleva området i mer gynnsam väderlek som också tillät fotografering.

Intervjuer:

- Då ett av syftena med denna studie är att förstå hur de planeringsaktiva uppfattar processen och de beslut den landat i vilket senare format området har djupintervjuer med planeringsaktiva genomförts. Dessa har i vissa fall även kompletterats med mailkorrespondens, uppföljande informella intervjuer samt en rundvandring i området.
- För att ytterligare fördjupa förståelse för cyklistens upplevelse har två intervjuer med Stockholmscyklister utförts.

Fallstudier styr inte vilka metoder som ska användas, utan dessa kan väljas utifrån situationen och vad omständigheterna kräver (ibid.). Så har det också varit i detta fall där det insamlade materialet i stor del fått styra upplägget av fortsatt arbete. Undersökningen har utgått ifrån intervjuerna men för att rätta ut de frågetecken som uppkommit så har uppföljande undersökningar fått göras som exempelvis dokumentstudier, platsundersökningar och uppföljande intervjuer.

Då fallet för studien väljs ska detta utgå från dess relevans för det som ska undersökas (Denscombe 2009: 63). Valet kan utgå ifrån att ett fall är typiskt och därmed går att generalisera utifrån, att det är avvikande vilket kan bidra med att påverkande faktorer står ut på ett tydligare sätt, att det har stor relevans för en

särskild teori eller att det är den minst sannolika fallet vilket gör att teoriers validitet kan testas (Denscombe 2009: 65f). Denscombe (2009: 66f) menar att även om praktikaliteter spelar in så är dessa inte goda nog som motivering för valet. Fall som väljs utifrån att de i sig är intressanta är omdebatterade, där vissa forskare menar att detta i sig är ett giltigt skäl att välja ett fall medan andra menar att det inte kan anses var skäl nog. Den här studien följer exploateringen av Hjorthagen som är en del av ett mycket stort utbyggnadsområde, Norra Djurgårdsstaden. Hjorthagen faller inte inom en av de kategorier Denscombe nämner på ett tydligt sätt utan har drag av både att vara ett typiskt fall, ett ovanligt fall och ett fall som är intressant i sig självt. Det kan anses avvikande för Stockholm då det är ett ovanligt stort expolateringsprojekt. Det är dock inte unikt, Älvsjöstaden och Hagastaden är två andra stora pågående projekt i Stockholm. Det typiska fallet är nog något mindre, men skälet till att ett större område ändå valts är för att det är stort nog att innehålla ett antal stråk som ligger på olika platser i hierarkin, vilket ger möjlighet till att studera dessa närmre. Fallet kan anses unikt utifrån den uttalade miljöprofilen det har, vilket också uppmärksamats internationellt. Att området har en hög miljöprofil ansåg jag dock vara något positivt eftersom min förväntning på området var att det då skulle uppvisa en exemplarisk cykelinfrastruktur. Hjorthagen är heller inte ett förtätningsprojekt, vilket förmodligen är vanligare än nyexploateringsprojekt, men även detta sågs som positivt då jag förväntade mig att cykelinfrastrukturen därmed inte skulle vara alltför begränsad av existerande byggnader eller befintliga strukturer. Ett av de starkaste skälen för att välja Hjorthagen var också att det var så pass långt gånget i processen att det gav möjlighet att undersöka i verkligheten och med hjälp av kompletterande handlingar.

2.1 DOKUMENTSTUDIER

Olika typer av dokumentstudier har varit nödvändiga för förståelsen av det aktuella fallet. Byggnationerna i Hjorthagen startade 2014 och förväntas pågå fram till 2027. Detta innebär att området i sin helhet inte går att undersöka enbart genom observationer. För att skapa en bild av området som helhet och relationerna mellan de olika delarna samt Hjorthagen i förhållande till de omgivande områdena har platsobservationerna (beskrivna nedan) fått kombineras med dokumentstudier. Yin (2011:151) menar att dokument kan vara till stor nytta för att få tillgång till detaljer såsom hur namn stavas, datum för olika händelser, titlar och organisationer etc. Till dokumentstudier räknas även webbplatser och de dokument som kan erhållas därifrån (Denscombe 2009: 298f). Även om skriftliga källor är framställda helt utan forskarens inblandning och därför inte kan ha blivit påverkade av denna (Yin 2011:151), så kvarstår ändå ett antal frågeställningar gällande de skriftliga källornas validitet (Denscombe 2009: 301f). Källans autenticitet, om denna är äkta eller ursprunglig måste ifrågasättas liksom källans trovärdighet, om källans innehåll kan anses korrekt vilket kan bero på i vilket syfte den framställts, vem som framställt den samt när dokumentet upprättats (ibid.). Vidare måste källans representativitet och innebörd också ifrågasättas, om källan är typisk för sitt slag och om innebörden är tydlig (ibid.).

I detta fall studerades initialt Stockholms stads officiella hemsida för att hitta lämpliga områden att studera då de pågående stadsbyggnadsprojekten presenteras där. Detta gav en bild av de olika projektens omfattning och profilering samt vad som av Stockholms stad lyfts som viktigt i samband med projekten. Dessa texter presenteras på ett lättillgängligt sätt kompletterat av rikligt med illustrationer. Dessa går att använda för att skapa en bild av vilken bild Stockholms stad utåt vill ge av projektet, men varken tillgänglig text eller bildmaterial kan användas som en bild av hur området kommer bli då dessa är alltför riktade mot att skapa en positiv bild som ger en acceptans för projekten, och det inte finns något i dem som låser fast en viss gestaltning.

Ett antal dokument med en hög validitet kan dock hämtas från hemsidan. Detta rör bland annat detaljplaner och planhandlingar som bidrar med kunskaper om projektet. I detta fall har dessa också lett mig vidare till de informanter som varit av vikt att intervjua. Datum för olika händelser samt annan kunskap om projektet som är viktigt för förståelsen av helheten har också kunnat inhämtas därifrån. Informanterna har också bidragit med ett antal handlingar som är nödvändiga för att få en förståelse för området. En typ av dokument är de relationshandlingar som kan användas för att få en förståelse för hur området ska se ut i de delar där detta ännu inte är färdigbyggt. En stråkkarta över cykelstråken i Stockholms stad finns tillgänglig på webbplatsen och i tryckt version på Stadsbyggnadskontoret, men då den visade sig vara inaktuell har informanterna även bidragit med den nya versionen som ännu inte kommit i tryck.

Aktuella cykelplaner och tillhörande handlingar har hämtats från Stockholms stads hemsida. Dessa kan användas för att skapa en bild av vilken vision Stockholms stad strävar efter att uppnå gällande sin cykelinfrastruktur samt att förstå i vilken kontext de planeringsaktiva verkar. De har i detta arbete också använts för att diskutera den slutgiltiga utformningen.

2.2 OBSERVATIONER

I denna studie har två typer av observationer genomförts. För att fördjupa upplevelsen av att vara cyklist i Stockholm valde jag att under en period på drygt två månader, från början av november till mitten av januari, att ha cykeln som primärt färdmedel. Den andra typen av observationer som utförts har varit observationer av cykelinfrastrukturen i Hjorthagen där jag cyklat och gått i området vid ett flertal tillfällen.

Yin (2011:146f) beskriver att observationer ger möjlighet till att samla ofiltrerad information eftersom det är forskaren själv som observerar och samlar in det empiriska materialet. Det insamlade materialet kommer också från verkliga situationer ute på fältet och i naturliga miljöer, situationer skulle ha utspelat sig oavsett forskarens närvaro eller inte (Denscombe 2009: 271f).

Beroende på ämnesvalet finns mycket som kan bli föremål för en observation, bland annat mänsklig interaktion, händelser av olika slag även om dessa inte har ett mänskligt upphov samt den fysiska omgivningen (Yin 2011:148). Två typer av observationer är vanliga, deltagande observation där forskaren deltar i och agerar med i de händelser denne studerar och systematisk observation där forskaren försöker att förhålla sig passiv och inte påverka den miljö hon studerar (Denscombe 2009: 279,283, Yin 2011:146). I denna studie är den första observationen av min egen upplevelse av att cykla i Stockholm en deltagande observation där jag agerat som en cyklist bland alla de andra. Även om huvudfokuset har legat på den fysiska miljön och inte cyklisters beteenden, så är också detta en del i upplevelsen av att vara cyklist. Den fysiska miljön kan också ge upphov till interaktion, såsom vid överfarten över en bro där konflikter ofta uppstår till följd av en alltför smal cykelbana. Under den första studien menar jag att jag inte påverkat människors beteenden då jag sannolikt uppfattats som en cyklist bland alla andra. I de fall jag stannat för att fota har min närvaro fått andra trafikanter att agera annorlunda än de vanligtvis gör, men detta har skett i efterhand på de problemområden som observerats. För platsobservationerna i Hjorthagen var endast den fysiska miljön av intresse och att jag väcker uppmärksamhet när jag fotar och antecknar i gaturummet saknar därför betydelse.

Yin (2011:146) beskriver att studier av den fysiska världen kan göras med hjälp av diskreta mått där mänsklig aktivitet syns igenom spår i den fysiska miljön som kan vittna om händelser som ägt rum, en fördel med denna typ av observationer är att dessa kan observeras utan att forskaren har någon påverkan. Diskreta mått kunde observeras som cyklist i Stockholm. Då snön hade fallit blev spåren som ledde ut i vägbanan en ledtråd till att många cyklister precis som jag själv föredrog att cykla där det var bättre plogat. Flera sådana typer av spår har observerats och dokumenterats gällande upplevelsen som Stockholmscyklist, men då Hjorthagen är delvis nybyggt och delvis under byggnation lät sig denna typ av observationer inte göras där.

Denscombe (2009: 272f) beskriver att forskarens minne och perception oundvikligen kommer att påverka vad forskaren uppfattar och minns beroende på dennes engagemang, förmåga att minnas och förmåga att observera. Detta märktes av under platsobservationerna i Hjorthagen där platsobservationen fick upprepas ett flertal gånger då jag upptäckt att jag missat små detaljer. Detta kan delvis bero på att de första två observationerna ägde rum i kraftigt snöfall och ihållande regn vilket dels påverkade möjligheterna att upptäcka vissa detaljer, men också försvårade dokumentation och gjorde att tiden ute på plats fick begränsas. I många fall var fotografierna från platsen en stor hjälp, men i flera fall fick jag återvända för att inhämta kompletterande kunskaper. Listan med detaljer som skulle dokumenteras växte också under arbetets gång vilket också gav skäl till att återvända till platsen.

2.3 INTERVJUER

Intervjuer som metod för att samla empiri är lämpliga när det handlar om att förstå subtila och komplexa fenomen, vilket är fallet i den här undersökningen där jag vill komma åt respondenternas förståelse och tolkning av de dokument som förväntas styra deras arbete. Med hjälp av en väl utförd intervju kan intervju-

aren få insikt i respondentens åsikter, känslor, uppfattning eller erfarenheter (ibid.). Om intervjun genomförs på ett hänsynsfullt sätt är det också möjligt att få insyn i känsliga eller personliga ämnen som informanten kanske annars inte skulle diskutera på ett öppet och ärligt sätt (ibid.). En öppen och nyfiken hållning valdes här istället för att fråga om de tillkortakommanden som finns i området. Om sådana frågor besvarats sanningsenligt hade det gett en djupare insikt, men risken för att informanterna skulle inta en försvarsställning och sluta sig var stor, och andra värdefulla insikter skulle då förlorats. Ett annat skäl till att välja intervjuer som metod för att samla empiri är att den ger möjlighet till privilegerad information, information som personer i vissa positioner på fältet besitter och som andra saknar (ibid.), vilket är fallet i den här undersökningen där den kunskap och insikt i det aktuella fallet endast finns hos de planeringsaktiva respondenter som valts ut. Stockholmscyklisterna kan inte anses besitta denna typ av privilegerad information, utan dessa har valts ut baserat på att de har olika utgångspunkter och målpunkter för sina vardagliga cykelresor och därmed besitter kunskaper om hur olika delar av cykelvägnätet fungerar, de är av olika kön och de har olika erfarenheter av trafik.

Intervjuer kan ha olika grader av styrning, i de mer strukturerade fallen kan intervjuaren använda sig av ett antal i förväg bestämda frågor till informanten som då har ingen eller begränsad möjlighet att påverka intervjuens riktning vilket också påverkar de svaren intervjun ger (Alvehus 2013: 82f). Den här typen av intervju påminner om ett frågeformulär där ett antal standardiserade svar finns att tillgå (Denscombe 2009: 233f, Yin 2011:136-138). Fördelarna med en sådan intervju är att analysen av intervjun blir relativt enkel och den används med fördel till att samla in kvantitativa data (Denscombe 2009: 233f).

I en semistrukturerad intervju finns ett antal ämnen eller frågor som intervjuaren vill diskutera, men intervjuaren är här inställd på att vara lyhörd och följsam för att låta informanten utveckla sina ideér och tankegångar och till viss del bestämma ordningsföljden bland de ämnen som ska behandlas (Denscombe 2009: 234f). Intervjuaren bör lyssna aktivt och kommer med följdfrågor på intressanta delar av samtalet (Alvehus 2013: 83).

I en ostrukturerad intervju läggs vikt vid att intervjuaren påverkar samtalets riktning minimalt, istället uppmuntras informanten att utveckla sina tankar och ideér kring ett introducerat ämne (Denscombe 2009: 235, Yin 2011:136-140). Det är vanligt att det är en glidande skala mellan ostrukturerade och semistrukturerade intervjuer, men båda dessa former syftar ofta till att låta de intervjuade så långt som möjligt utveckla sina ideér (Denscombe 2009: 235).

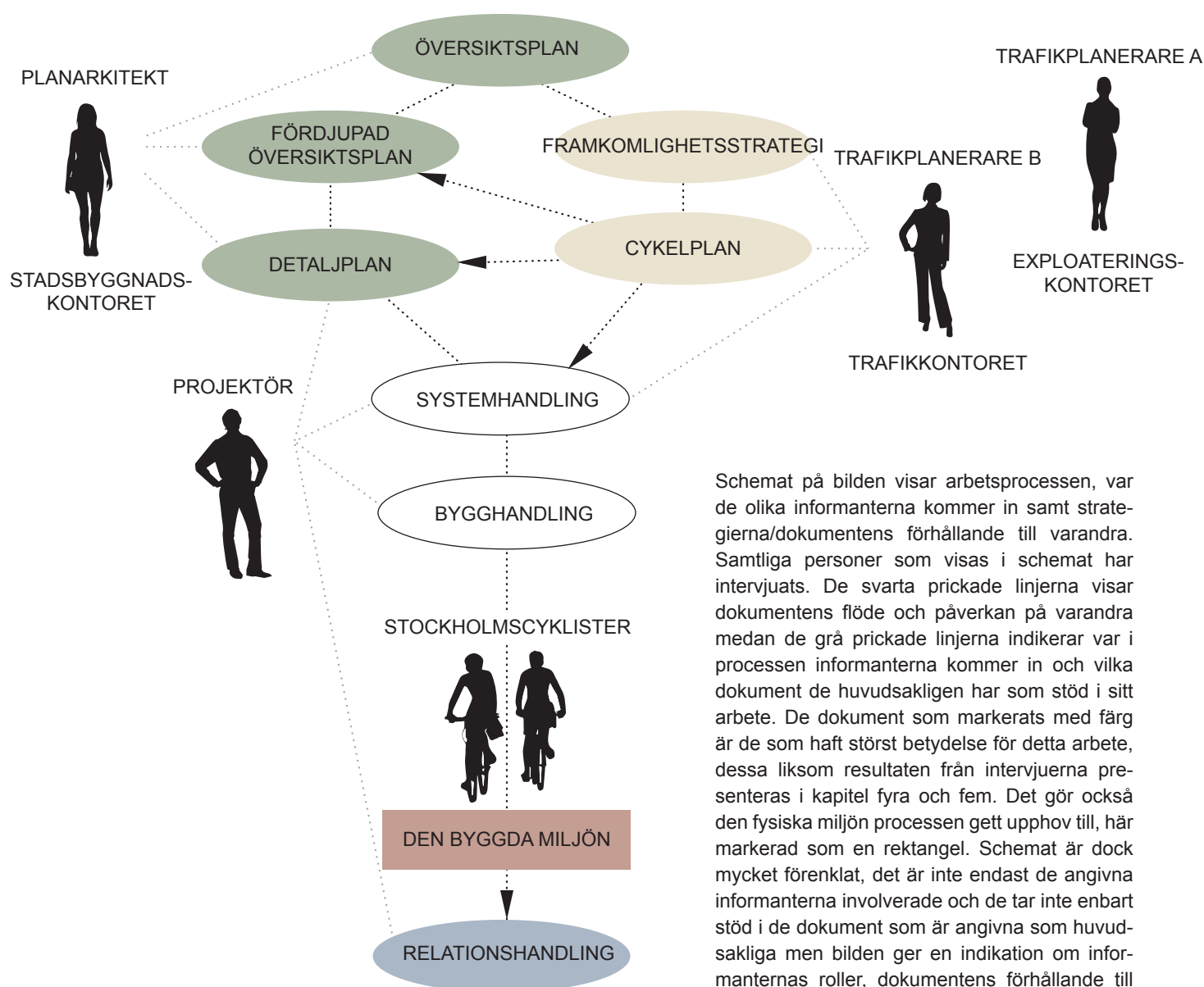
De intervjuer som genomförts med de yrkesaktiva har varit semistrukturerade där jag utgått ifrån ett antal punkter och, i högre grad i intervjuens början än i dess slut, ställt liknade frågor till de olika informanterna. De flesta intervjuer har utförts på informanternas arbetsplatser, men på grund av sjukdom och tidsbrist har telefonintervjuer också gjorts då jag ansett det bättre än att inte kunna utföra någon intervju alls och därmed missa en viktig länk. Djupintervjuerna är ca 1 h långa, i ett fall något kortare. Dessa har spelats in med informantens tillåtelse och sedan transkriberats. Jag har valt ut informanterna utifrån deras koppling till planen och därifrån har informanterna själva hänvisat mig vidare till personer de anser påverkat processen. Undantaget är projektören som inte hänvisas till under intervjuerna, men däremot till dennes arbete varför valet föll på att inkludera även denna.

De intervjuer som genomförts med Stockholmscyklisterna är semistrukturerade till ostrukturerade. Intervjuerna har varit 30 respektive 60 minuter långa och skett via telefon respektive i informantens hem. Av praktiska skäl har jag valt dessa personer ur min bekantskapskrets vilket gör att jag kan få tillgång till deras tid. Det är möjligt att denna relation till mig påverkar respondenterna, men jag menar att det i detta fall inte är till nackdel då jag vill ha information om sådant som lätt kan anses vara oviktigt eller av så liten betydelse att det inte är värt att nämna. Att ta upp dessa saker gör också att intervjun drar ut på tiden, och i detta fall menar jag att relationen till informanten gör att denne är mindre benägen till självzensurering eftersom denne känner sig bekväm med att ta sin tid och att berätta saker som av andra kan anses sakna relevans.

Intervjuerna har genomförts som personliga intervjuer där endast en informant har intervjuats per tillfälle, vilket gör det lättare att följa var informants tankegångar och ideér (ibid.). Informanterna påverkar då inte heller varandra. Nackdelen är att tidsåtgången för varje intervju begränsar antalet intervjuer.

Forskarens egen identitet riskerar alltid att påverka den intervjuades svar genom den så kallade intervjuareffekten. Det innebär att informantens uppfattning av intervjuarens identitet och dennes förväntningar eller synpunkter i större eller mindre grad påverkar de svar informanten ger så att de i högre grad stämmer överens med dessa uppfattade förväntningar (Denscombe 2009: 244f). Detta sker även om informanten aldrig möter intervjuaren, och vi kan heller inte ändra vissa av de personliga kännetecken som ger upphov till effekten (ibid.). Kön, ålder, etniskt ursprung, yrkesstatus och brytning är sådant som vi bär med oss (ibid.). För att skapa goda förutsättningar för en öppen och ärlig intervju bör intervjuaren försöka presentera sig själv på ett neutralt sätt genom att vara i tid, bära neutrala kläder och uppträda artigt och tillmötesgående samt att under intervjun förhålla sig neutral till de svar som uppges (Denscombe 2009: 244f, Yin 2011:136-158).

SCHEMA ÖVER INFORMANTERNA, DOKUMENTEN, DEN UNDERSÖKTA MILJÖN OCH DESSAS INBÖRDES FÖRHÅLLANDE



Schemat på bilden visar arbetsprocessen, var de olika informanterna kommer in samt strategierna/dokumentens förhållande till varandra. Samtliga personer som visas i schemat har intervjuats. De svarta prickade linjerna visar dokumentens flöde och påverkan på varandra medan de grå prickade linjerna indikerar var i processen informanterna kommer in och vilka dokument de huvudsakligen har som stöd i sitt arbete. De dokument som markerats med färg är de som haft störst betydelse för detta arbete, dessa liksom resultaten från intervjuerna presenteras i kapitel fyra och fem. Det gör också den fysiska miljön processen gett upphov till, här markerad som en rektangel. Schemat är dock mycket förenklat, det är inte endast de angivna informanterna involverade och de tar inte enbart stöd i de dokument som är angivna som huvudsakliga men bilden ger en indikation om informanternas roller, dokumentens förhållande till varandra och arbetsprocessens förlopp.

KAPITEL 3 | TEORETISKT RAMVERK OCH FORSKNINGSOVERSIKT

3.1 TEORI

RATIONELL PLANERING

Den rationella planeringen har sin grund i modernismen som tar avstamp i en tid då trångboddheten var hög, boendestandarden låg och de hygieniska förhållandena dåliga (Tunström 2009: 29, 167). Efter världskrigen finns en tanke om att stora projekt kan genomföras, och tilltron till en central planering är stark (Allmendinger 2009: 66). Den rationella planeringen börjar under 60- och 70-talen vinna mark då ett paradigmskifte sker, planering skiftar från att ses som en exercis i design till att istället bli en vetenskap (Allmendinger 2009:49f).

Det påverkar också planerarens roll, hon går från att vara en designer till att istället bli en expert inom planering vilket hjälper till att legitimera både processen och yrket (ibid.). Städerna ses vid den här tiden som stora komplexa system, men där det är möjligt att räkna sig fram till vilken lösning som i största möjliga mån kommer att tillgodose de önskemål som finns, vilket leder till att färdiga mallar används för att lösa specifika problem (ibid.). Även om nya diskurser och teorier härskar idag behåller teorin alltjämt sin ställning.

I den rationella planeringen finns en viktig distinktion mellan mål och medel (ibid.), eller formell och substantiell rationalitet där den substantiella rationaliteten handlar om vilka mål som ska uppnås och hur dessa utvärderas samt etiska ställningstaganden (Allmendinger 2009: 63-65). Den substantiella rationaliteten är inte en del av planeringsprocessen utan hör istället till den politiska sfären (ibid.). Den formella rationaliteten är planeringspraktikernas sfär och rör medlen, hur de politiskt givna målen på ett vetenskapligt sätt ska uppnås (ibid.). Planeringen här handlar om att välja det mest effektiva tillvägagångssättet som på bästa sätt och till minsta kostnad uppfyller kriterier som finns för det givna målet (Allmendinger 2009: 63, 70f). Den vetenskapliga bedömningen legitimerar besluten (rätt/fel) och experten med en central överblick är här en nyckelaktör (Larsson 2011: 26).

Emmelin och Lerman (2006: 13) diskuterar plan- och miljöparadigmet där de menar att kunskapssynerna inom dessa paradigmer skiljer sig. Inom planparadigmet finns en fokusering på att göra avvägningar mellan olika urbana funktioner. Inom miljöparadigmet finns en vetenskaplig hållning där experterna får stort utrymme att styra med hjälp av avancerade prognoser trots att kunskaper ofta är osäkra och omstridda och att problembilden är fragmenterad och oklar (ibid.). En centraliserad styrning är vanlig och anses nödvändig för att ha den centrala överblick som krävs (ibid.). Vidare menar Emmelin och Lerman (2006: 13) att expertkunskapen blir en naturlig följd av dessa tankemönster, och att handlingsutrymmet ofta definieras utifrån föreskrifter, normer och riktvärden. Vidare menar de att detta åstadkommer en stark uppdelning mellan olika frågor, trots den helhetssyn som gärna betonas (ibid.).

Allmendinger (2009:50) menar att den rationella planeringen gör anspråk på att vara opolitisk, men i Sverige har den haft en stark politisk koppling i och med genomförandet av miljonprogrammet under den socialdemokratiska regeringen (Tunström 2009: 29, 33, 68f). Även om programmet rådde bot på problemet med bristande bostäder och boendemiljöer, trängsel och trångboddhet så har det i efterhand fått utstå massiv kritik för de monotona, opersonliga och storskaliga miljöer som skapades och den segregering som följde (ibid.).

Kritiker menar att den rationella planeringen är blind för kvalitativa värden såsom minnen, platsens historia och hur platsen upplevs (Allmendinger 2009: 73-75). Kritikerna menar vidare att teorin är ett sätt att legitimera och dölja redan fattade beslut och att den blir ett sätt att bibehålla och styrka rådande maktstrukturer (Allmendinger 2009: 63-65).

KOLLABORATIV/KOMMUNIKATIV PLANERING

Allmendinger (2009: 198f) beskriver att den kommunikativa planeringen har sitt ursprung i den rationella

planeringen. Två skolor baserade på nyliberalism eller postmodernism vänder sig mot modernismen där den förstnämnda menar att den modernistiska teorin bör utvecklas eller omdefinieras och den andra menar att en legitim bas saknas (ibid.). Gemensamt för skolorna är att de vänder sig mot modernismens kunskapssyn där endast vetenskaplig kunskap beaktas (Allmendinger 2009: 199f). Den vetenskapliga kunskapen har alltid stått i konflikt med andra narrativ, som när de beaktas utifrån ett vetenskapligt synsätt, inte kan verifieras (ibid.). Där rationalismen ser den vetenskapliga rationalismen som den enda sanningen så menar förespråkarna för kommunikativ planering att även andra perspektiv ska inkluderas, att fokuset på vetenskaplig kunskap ska minskas för att kunna ge plats åt annan kunskap (ibid.).

I en kommunikativ process fokuserar man på samtalet, det ska vara inkluderande och demokratiskt, alla ska få komma till tals och deltagarna ska till slut nå konsensus (ibid.). Då samtalet är centralt i den kommunikativa planeringen så blir också diskursen viktig, Tunström (2009: 175f) lyfter detta och menar att planerare skolas in i att använda begrepp som är kopplade till olika ideal. Planerarens roll är här att vara en samtalspartner eller en medlare som ska se till att det blir en god dialog (Tunström 2009: 149–151). Processen fokuserar inte på problemlösande och är i första hand inte målinriktad (ibid.), utan en process som uppnår konsensus betraktas som rationell (Allmendinger 2009: 203f).

Den kommunikativa skolan gör därmed inte en tydlig skillnad på formell och substantiell rationalitet på samma sätt som rationell planering gör, utan processen handlar till stor del om att deltagarna tillsammans ska skapa en gemensam målbild vilket gör att mål och medel inte längre kan separeras (Allmendinger 2009: 210). Sanningsvärdet eller den vetenskapliga korrektheten i ett beslut är av mindre vikt, ett beslut uppfattas som rationellt om det istället uppkommit i någon form av demokratisk process där konsensus uppnåtts (Emmelin och Lerman 2006: 15), och där det grundar sig på en jämkning mellan olika legitima och ibland motstridiga intressen (Larsson 2011: 26). Vidare menar den kommunikativa planeringen att det inte går att hitta en rationell lösning eftersom planering till sin natur innehåller illa definierade och motstridiga problem, ofullständig information om bakgrund, problem och alternativa lösningar, om olika preferenser, värden och intressen samt begränsade resurser på flera sätt, också avseende tid och kunskap (Allmendinger 2009: 212).

Kritiken mot den kommunikativa planeringen består bland annat i att planeraren blir den som bestämmer vilka "alla" är, att det är svårt att nå konsensus utan i grupper med olika viljor och att det då finns risk för att starkare grupper med mer makt kör över de svagare (Tunström 2009: 149f).

PRAGMATISK PLANERING

Pragmatismen betonar inte filosofiska eller ideologiska ståndpunkter utan betonar istället teoriers användbarhet i praktiken (Allmendinger 2009: 130f). Den har sitt ursprung i USA och speglar med sin praktiska hållning där "att få saker gjorda" och "sunt förnuft" den amerikanska andan (Allmendinger 2009: 129). Pragmatismen menar att teorier är värdefulla så länge de kan hjälpa oss att lösa eller förstå problem som ska lösas i verkligheten, när de inte längre kan hjälpa oss med detta eller ersätts av en ny teori som bättre svarar mot detta behov så förkastas de (Allmendinger 2009: 130f). Sanningen kan inte testas objektivt enligt pragmatikerna, utan den består i resultatet av en teori som omsätts i praktiken (ibid.). Teorierna speglar snarare vår trosuppfattning, och förespråkarna menar att personen inte kan förväntas förklara de bakomliggande skälen så länge inte tvivel uppstår hos personen själv (ibid.). Enligt pragmatikerna förväntas planeraren agera då problemen uppkommer, utifrån sin egen intuition och baserat på tidigare erfarenheter på det sätt planeraren finner mest effektivt (ibid.). Allmendinger (2009: 63) menar att pragmatismen likt rationalismen söker den mest effektiva lösningen på problemen, men då den rationella planeringen utgår ifrån den formella rationaliteten som fokuserar på medel är inte effektivitet klart definierat inom pragmatismen. Det kan i sammanhanget betyda att den minst resurskrävande processen används för att uppnå målet (Allmendinger 2009: 63). Tonvikten inom pragmatismen ligger på hur väl ett önskat mål uppfylls medan vägen till det är av mindre vikt (Allmendinger 2009: 63, 70).

Liknande tillvägagångssätt kan uppstå i praktiken även om pragmatismen och den rationella planeringen

förespråkar skilda sätt att ta sig an planering eftersom det har visat sig svårt att tillämpa en rationell planering i verkligheten, vilket gör att teorierna då pragmatiskt anpassas (Allmendinger 2009: 77). Då den rationella planeraren har en positivistisk syn på vetenskap och teorier, att de kan testas och valideras, så ser pragmatikern istället på teorier som utbytbara förklaringsmodeller (Allmendinger 2009: 132). Pragmatikern är inte främmande för att använda vetenskapliga metoder, men grundsynen är att det finns flera sanningar, och att teorier inte kan testas då de bygger på trosuppfattningar (ibid.). Planeraren ska inte försöka vara objektiv och separera sig från samhället han är en del av eftersom denna separering är omöjlig, han ska istället använda sig av sin erfarenhet, intuition och uppfattning för att ta beslut, vilket också skiljer sig från rationalismen där planeraren ska betrakta verkligheten utifrån, som en objektiv vetenskapsman (Allmendinger 2009: 55, 65, 132).

3.2 BIBLIOGRAFI

PUCHER ET AL. (2010) har i en internationell forskningsöversikt studerat tillgänglig litteratur gällande effekterna av olika åtgärder för att öka cyklandet. Studierna inbegriper lagstiftning, hur cyklande och kollektivtrafik samordnas, marknadsföring, utbildning och åtgärder i den fysiska miljön. De påvisar en positiv korrelation mellan dessa åtgärds paket och ökat cyklande och menar att policys och strategier spelar en viktig roll för att uppnå ett ökat cyklande. Vidare menar de att ett sammansatt paket av många olika åtgärder som påverkar infrastrukturen, bilanvändandet, marknadsföringskampanjer och planering behövs för att göra detta möjligt.

Pucher et al. (2010: 107) menar att det finns konsensus kring cykelns fördelar som transportmedel vilket lett till att många länder har som mål att öka cykelanvändandet då det har fördelar i form av förbättrad folkhälsa, luftkvalitet och trafiksäkerhet samt minskade bullernivåer, koldioxidutsläpp och trafikstockning. Vidare påvisar de att de länder som har en god säkerhet för cyklister och en väl utbyggd infrastruktur som stöds av andra typer av åtgärder såsom kampanjer eller utbildningar har en större andel cyklister än länder där cyklande innebär högre risk för cyklisterna och där denna typ av infrastruktur saknas (ibid.). Det påvisar att åtgärds paketerna har en effekt på människors resande, men det är svårt att åtskilja vilken effekt en specifik åtgärd har, vilket också betyder att det inte går att avgöra vilken av dessa åtgärder som är mest effektiv och därmed borde prioriteras (ibid.). Resultaten i de flesta studier av att bygga separata cykelvägar eller cykelfält visar på att cykling ökar med dessa, men det finns också studier som visar att oddsen för att cykla där det finns en cykelbana inte ökar, men att oddsen för att cykla om man bodde nära en cykelbana ökade sannolikheten (ibid.).

Att på olika sätt separera cyklisterna från motortrafikanterna verkar vara den vanligast förekommande åtgärden (ibid.). Översikten visar att cyklister generellt sett föredrar att ha separata cykelstråk framför att cykla i blandad trafik (Pucher et al. 2010: 111). Majoriteten av studierna visar också på en korrelation mellan trafiklugnande åtgärder och en förbättrad trafikmiljö för cyklister (ibid.). I några studier kan en skillnad i uppfattningar mellan olika grupper av cyklister synas, mellan män och kvinnor där kvinnor föredrar mindre trafikerade miljöer än män, men också att de kan känna sig mer otrygga än män i lågtrafikerade och separerade miljöer (ibid.). Vana cyklister har en starkare preferens för cykelfält, troligtvis eftersom det innebär en genare väg, medan ovana cyklister föredrar separata cykelvägar (ibid.). Färgmarkerade fält och cykelboxar kan minska risken för olyckor eftersom de påverkar beteendet hos motortrafikanterna, men någon effekt på ett ökat cyklande kunde inte påvisas (ibid.). Däremot menar forskarna att det är troligt att om cykling betraktas som säkrare så kan det påverka färdmedelsvalet (ibid.). Pucher et al. (2010: 112) menar vidare att då antalet stopp längs en rutt blir färre så ökar cyklandet.

Få studier har gjorts för att utreda om det finns ett samband mellan antalet cykelparkeringar och ökat cyklande vilket troligen kan bero på att det finns en samstämmighet i tron på att det är så, vilket också gjort att alla de undersökta städerna i någon utsträckning ökat sitt antal cykelparkeringar (ibid.). Det går dock att se ett samband mellan ökat cyklande och parkeringsmöjligheter utomhus, ytterligare en ökning då parkeringen är inomhus, och ytterligare ökning om möjligheter att duscha finns vid ankomsten (ibid.). Cykelparkering vid kollektivtrafik har också betydelse för valet av båda färdmedlen (ibid.).

Det finns en mängd olika program som syftar till att påverka färdmedelsvalet, men effekten av dessa är generellt sett liten för cykel även om den påverkar andra färdmedel i större utsträckning (Pucher et al. 2010: 115f). Program som främst syftar till att öka cyklandet har en större effekt (Pucher et al. 2010: 116). Flera

program syftar till att öka cykeltillgången, vilket ofta sker i samband med andra åtgärder vilket gör effekten svår att mäta, men vissa studier visar på ett samband (ibid.). Lagförändringar påverkar också cyklandet, där hjälmtvång har en negativ inverkan medan sänkta hastigheter för motortrafik har en positiv effekt (ibid.). Pucher et al. (2010: 121) diskuterar också andra faktorer som kan påverka färdmedelsvalet. En planering som motverkar utbredning ger kortare, cykelvänliga avstånd, vilket ofta kombineras med insatser som gör bilanvändandet svårare och dyrare, vilket sammanlagt har visat sig ha en effekt på cyklandet (ibid.).

SNIZEK ET AL. (2013: 227) har låtit cyklister i Köpenhamn kartlägga positiva och negativa erfarenheter av sin resa och påvisar att positiva erfarenheter samt frånvaro av negativa upplevelser är beroende av infrastrukturens utformning och närhet till attraktiva naturmiljöer. Eftersom cyklisterna i undersökningen utgick ifrån sin senaste rutt är det möjligt att många negativa punkter missas, då cyklister redan i förväg valt bort de rutter de anser vara för dåliga för att cykla på (Snizek et al. 2013: 229).

De påvisar att det är mer sannolikt att cyklister har en positiv upplevelse av att cykla på vägar med separerade cykelstråk än om de cyklar i blandad trafik, oavsett dessa är huvudgator eller bakgator (Snizek et al. 2013: 232f). Närhet till vatten och gröna miljöer ger också en positiv upplevelse, vilket troligtvis beror på att dessa miljöer anses attraktiva, liksom att ha tillgång till bra faciliteter på rutten och att ha företräde i korsningspunkter (ibid.).

Den negativa koppling som finns mellan cyklister och busshållplatser återspeglar sannolikt de konflikter som uppkommer då bussresenärer korsar cykelbanorna (ibid.). Andra situationer som är kopplade till negativa upplevelser är trängsel, höga trafikflöden och närhet till korsningspunkter, vilket kan kopplas till de konflikter som uppstår mellan olika trafikantgrupper samt situationer med en ökad säkerhetsrisk (Snizek et al. 2013: 233). En stor differens mellan fägelvägen till målet och den cyklade rutten ger också en negativ upplevelse (Snizek et al. 2013: 229).

NISKA (2007) har arbetat med fokusgrupper för att studera svenska cyklisters syn på cykelvägars standard med syfte att belysa hur dessa resonerar kring framkomlighet och komfort, olycksrisk samt valet av att cykla eller inte cykla. Diskussionerna i fokusgrupperna har utgått ifrån en frågeguide som ska fånga upp de yttre faktorernas negativa inverkan på cyklisten centrerade kring ett antal teman: säkerhetsrisk, undanmanövrering, ökad ansträngning, att färden tar längre tid än beräknat och att färden tar längre tid än nödvändigt.

Niska (2007: 22-25) påvisar att cyklister ofta tvingas väja för hinder i vägbanan eller för att undvika konflikter med andra trafikanter. Grus, glas, skräp eller skador i beläggningen som är kopplade till cykelvägarnas underhåll är vanliga skäl till att cyklisterna tvingas väja (ibid.). Utformningen är också ett vanligt skäl till att cyklister tvingas väja (ibid.). Trottoarer eller alla kanter som finns i vägbanan uppfattas som irriterande av cyklisterna, likaså alla situationer där cyklisterna tvingas ut i blandtrafik, särskilt på mer trafikerade gator (ibid.). Personer, särskilt lekande barn, som uppehåller sig på cykelbanan är också ett vanligt skäl till konflikter, likaså undermålig belysning eller hindrad sikt som gör att detta inte kan upptäckas i tid (ibid.). Konfliktsituationer med andra trafikanter är vanligt, särskilt då med gångtrafikanter som går i cykelbanorna, kollektivresenärer som korsar banorna eller kliver ut i dem då bussen stannar, men även cyklister som cyklar på fel sida eller cyklar i bredd (ibid.). Särskilt kaotiskt blir det där många cyklister samlas (ibid.). Trafikreglerna har också en påverkan på cyklisters upplevelse där det i många fall råder oklarhet som skapar förvirring (ibid.).

Niska (2007: 26) menar också att majoriteten av cyklisterna i undersökningen strävar efter att färden ska gå så fort som möjligt och att de därför ibland väljer genvägar som inte är tänkta för cykeltrafik. Hon menar att ett vägnät med få stopp och utan onödiga omvägar är det som har störst betydelse för att färden inte ska ta längre tid än nödvändigt (ibid.). Skarpa svängar, grov beläggning, tvärgående höjdskillnader, branta anslutningar och dålig sikt skapar också irritation och fördröjer färden (ibid.). I jakten på tid är det också vanligt att cyklister bryter mot gällande trafikregler, ett vanligt skäl till detta uppges vara att cyklister upplever att trafikmiljön inte är anpassade efter dem, ett annat är att det ofta råder oklarhet kring gällande regler (ibid.). Restiden påverkas också av plötsligt uppkomna hinder såsom motvind, plötsliga snöfall, regn, grus eller glas på cykelbanan eller att andra trafikanter blockerar cykelvägen (ibid.).

Niska (2007: 33) tar också upp situationer som kräver en ökad ansträngning av cyklisten. Här nämns många av de faktorer som också förlänger restiden, men även komplicerade trafiksituationer nämns eftersom det kräver en ökad koncentration. Niska (2007: 36) belyser också hur cyklisterna upplever säkerhetssituationen. Den störst upplevda säkerhetsrisken var att cykla i blandtrafik eller att behöva korsa bilvägar (ibid.). Situationer där det är oklart för cyklisterna hur de ska ta sig fram upplevs också som osäkra, likaså komplicerade trafikmiljöer (ibid.). Alla dessa situationer försvåras av skymd sikt, mörker och vindförhållanden (ibid.). Drift och underhåll är även här viktigt eftersom underlaget har stor inverkan på hur säkert underlaget upplevs (ibid.).

Niska (2007: 46) menar att det är vanligare att cyklisterna väljer andra färdmedel under vintern, särskilt för de cyklisterna som har långt att åka och inte har tillgång till separat cykelbana. Dåligt väder eller stark kyla är också ett vanligt skäl, liksom sjukdom eller att cyklisten ska uträtta ärenden (ibid.).

Sammanfattningsvis påvisar Niska (2007: 55) att utformningen av cykelinfrastrukturen har en mycket stark inverkan på restiden och cyklisternas upplevda olycksrisk medan driften har en större påverkan på hur ansträngande färden upplevs eller på om färden tar längre tid än normalt. Valet att cykla avgörs ofta av andra faktorer som behov av bil, motion, väder, sjukdom, ekonomin, miljömedvetenhet och välbefinnande, men utformningen av cykelvägnätet och driften av detta påverkar valet (ibid.).

TILL KOGLIN (2013: 100) har studerat cyklande i Stockholm och Köpenhamn som har en stor skillnad i andel cyklisterna där den totala andelen resor med cykel i Stockholm är endast 5% jämfört mot Köpenhamns 31%. Koglin (2013:101f) menar att Stockholm har satsat mer på kollektivtrafikåtgärder medan Köpenhamn har byggt ut sin cykelinfrastruktur, vilket gör att städerna visar upp stora skillnader i den existerande cykelinfrastrukturen. I Stockholm består cykeltrafiken i hög grad av cykelfält vilket är ett billigt sätt att anlägga cykelinfrastruktur som är bättre än en frånvaro av cykelinfrastruktur, men som inte går att jämföra med separata banor (Koglin 2013: 104f). I Sverige är cyklisterna inte prioriterade i korsningar och de är inte tillåtna att cykla mot enriktat (ibid.). De största problemen i cykelinfrastrukturen uppstår i innerstaden, och det är också där fokuset för cykelplanen (från 2006) ligger (ibid.). Vidare menar Koglin (2013: 104) att observationerna i Stockholm visar att de idéer och förslag som cykelplanen föreslår inte implementerats i hög utsträckning utan bara kan observeras på ett fåtal ställen. Planernas uppfattning om cykelinfrastrukturen skiljer sig också mot hur cyklisterna uppfattar den (Koglin 2013: 165).

Stockholmscyklisterna upplever i hög grad att det går snabbt och effektivt att cykla, och att de kan nå sina viktiga målpunkter, men ungefär hälften av cyklisterna upplever det som en stressfylld situation (Koglin 2013: 147f). Majoriteten (58%) upplever det också som osäkert att cykla (ibid.). Stockholmscyklisterna upplever heller inte att planeringen för cyklande är bra (61%) och de flesta (64%) känner sig inte prioriterade i trafiken (Koglin 2013: 148f). Ungefär hälften känner att samarbetet med andra trafikanter inte fungerar väl, och att det främst är i relation till bilister och andra cyklisterna som problemen uppstår (Koglin 2013: 149, 153).

En viktig skillnad Koglin (2013:115) pekar på är att Stockholm endast haft en anställd som arbetar med cykelfrågor medan Köpenhamn har en hel avdelning för dessa frågor. I Stockholm menar Koglin (2013:117) att det finns en konflikt mellan stadsplaneringen och trafikplaneringen som lett till att vissa trafikslag marginaliserats och att lösningen för dessa tas in sent i processen då det ofta är för sent för att göra en bra lösning. I Stockholm finns heller inte vid tidpunkten för undersökningen en tydlig prioriteringsordning, utan alla trafikslag är lika prioriterade, vilket enligt Koglin (2013: 159) i praktiken betyder att inget är det. Uppdelningen av planeringen i olika förvaltningar har i Stockholms fall gjort att stadsplanerare och trafikplanerare inte arbetar lika tätt ihop vilket gör att en minskad förståelse syns mellan skräen här jämfört med Köpenhamnskollegorna (Koglin 2013: 121f). En konflikt syns också mellan trafikplanerarna som särskilt arbetar med cykeltrafik och de som huvudsakligen arbetar med andra frågor (ibid.).

DE GEUS ET AL. (2007) har undersökt psykosociala och miljömässiga faktorer för cyklande i Flanders, Belgien. De menar att distans och konnektivitet (ruttens direkthet) är de två faktorer som spelar störst roll i valet av att färdmedel (De Geus et al. 2007: 704f). De påvisar också att då området är attraktivt, blandat och har ett finmaskigt nät tenderar människor att gå och cykla mer (ibid.). En grundläggande cykelinfrastruktur spelar en mycket viktig roll i människors val av att cykla eller inte cykla (ibid.).

3.3 CENTRALA TEMAN

Nedan följer en tematisering där de åtgärder som är av intresse för detta arbete ingår. Dessa rör främst åtgärder som helt eller delvis kan påverkas genom infrastrukturens utformning. Flera olika typer av åtgärder kan göras för att förbättra cyklisternas upplevelser. Pucher et al. (2010: 107) menar dock att det är svårt att avgöra vilken av de olika åtgärderna som har störst effekt eftersom dessa ofta kombineras. En väl utbyggd cykelinfrastruktur verkar ha en påverkan på människors färdmedelsval (ibid.), och är en av de grundläggande förutsättningarna för att människor ska välja cykeln som färdmedel (De Geus et al. 2007: 705). I en svensk kontext framhålls att infrastrukturens är viktig för cyklisterna då den starkt påverkar både restid och upplevd säkerhetsrisk (Niska 2007: 55).

RESANS LÄNGD OCH TID

Resvägens längd och den tid resan tar är så starkt sammankopplade att dessa här får bilda ett tema. Avståndet har en stor betydelse för färdmedelsvalet där kortare avstånd har en positiv inverkan (Pucher et al. 2010: 121). Distansen från en plats till en annan är inte möjligt för en planerare att påverka, men det är möjligt för planeringen att påverka hur gen och direkt vägen är. Resans längd och ruttens direkthet är de viktigaste faktorerna i valet av färdmedel (De Geus et al. 2007: 704). En stor skillnad mellan fågelvägen och den faktiska resvägen har visat sig ha upplevas som negativt av cyklister (Snizek et al. 2013: 229, Koglin 2013: 149, 153). Då cyklister upplever att cykelinfrastrukturen innebär en omväg är det vanligt att de tar genvägar eller bryter mot trafikregler i sin strävan efter att resvägen ska ta så kort tid som möjligt (Niska 2007: 26). Restiden påverkas också av hinder i vägbanan, antalet stoppunkter, komplicerade trafiksituationer med mera, varför detta upplevs som störande för många cyklister (ibid.).

SÄKERHET

Säkerheten för cyklister lyfts ofta som en viktig aspekt i litteraturen vilket delvis kan bero på att det finns ett samband mellan hög säkerhet för cyklister och ett ökat cyklande. I länder där cyklande är förknippat med en hög risk finns en lägre andel cyklister Pucher et al. (2010: 107). Utformningen av cykelinfrastrukturen har en påverkan på antalet olyckor som inträffar, där exempelvis målade fält i gatan, cykelboxar och andra infrastrukturella åtgärder har visat sig effektivt för att minska risken för kollisioner mellan cyklister och bilister (Pucher et al. 2010: 111).

SEPARATA FÄLT/BANOR

Det är tydligt i litteraturen att cyklister föredrar separerade cykelbanor framför andra typer av lösningar som innebär cykling i fält eller i blandade trafikmiljöer. Det är svårt att jämföra olika studier på detta område eftersom länders traditioner gällande hur cykelinfrastruktur skiljer sig åt, men finns ett samband mellan separata fält/banor och en ökad andel cyklande (Pucher et al. 2010: 107). Cyklister upplever i hög grad det som positivt att ha ett separerat stråk (Snizek et al. 2013: 232, Koglin 2013: 104f), och cyklister upplever situationer då de blir tvingade ut i blandtrafik som besvärande vilket blir särskilt märkbart i de fall där gatorna är hårt trafikerade (Niska 2007: 22-25). Även i de fall cyklande kan ske på lågtrafikerade vägar i blandtrafik föredrar cyklister ändå separata stråk (Snizek et al. 2013: 232). I en svensk kontext kan detta kopplas samman med att cyklande i blandtrafik upplevs som en av de största säkerhetsriskerna (Niska 2007: 36). Intressant är att det finns en skillnad i preferenser mellan trafikvana och mindre trafikvana cyklister där de mer trafikvana har en preferens för cykelfält i gatan medan mindre trafikvana cyklister hellre cyklar på separata banor (Pucher et al. 2010: 111). Detta anses bero på att i fält i gatan uppfattas som genare än de separerade banorna (ibid.).

TRAFIKLUGNANDE ÅTGÄRDER

Trafiklugnande åtgärder har också visat sig ha en positiv inverkan på människors val av att cykla, vilket styrks i ett flertal internationella studier (Pucher et al. 2010: 111). I vissa länder syns en skillnad mellan hur kvinnor och män uppfattar olika trafikmiljöer, där kvinnor i högre grad än män föredrar miljöer som är mindre hårt trafikerade (), men denna skillnad kan inte påvisas i svenska studier. Lagförändringar kan påverka motorfordonens hastighet (Pucher et al. 2010: 121), liksom åtgärder i den fysiska miljön.

STOPP/KORSNINGSPUNKTER

Det finns ett tydligt samband mellan antalet stopp på en sträcka och dess mängd cyklister som tydligt visar att cyklister väljer bort rutter som innebär många stopp (Pucher et al. 2010: 112). Detta stöds av forskning som visar på att korsningspunkter upplevs generellt som negativt av cyklister (Snizek et al. 2013: 233). Flera orsaker till varför stoppen upplevs som negativa kan finnas, i litteraturen kopplas detta samman med en ökad säkerhetsrisk, konflikter med andra trafikanter samt att resan tar längre tid än nödvändigt (Snizek et al. 2013: 233, Niska 2007: 36, 55, 26).

KONFLIKTER MED ANDRA TRAFIKANTER

Cyklister upplever konflikter med andra trafikanter som besvärande, och konflikter mellan gångtrafikanter och cykeltrafikanter påtalas ofta i litteraturen. Det är vanligt att cyklisterna upplever att de måste ta ansvar för att dessa konflikter undviks, och även att de ligger på dem att avvärja dessa då de ändå uppstår (Niska 2007: 22-25). Det upplevs också som vanligt att konflikter uppstår mellan gångtrafikanter och cyklister då gångtrafikanter går eller uppehåller sig i cykelbanorna (Niska 2007: 22-25). Även andra cyklister är skäl till konflikter (Niska 2007: 22-25, Koglin 2013: 149, 153). Ett av de ställen där konflikter ofta uppstår är vid busshållplatser. Detta antas bero på att passagerarna som ska av kliver ut i cykelbanan eller snart behöver korsa den (Snizek et al. 2013: 232, Niska 2007: 22-25).

KAPITEL 4 | INTRODUKTION TILL EMPIRIN

4. I DOKUMENTEN SOM STYR

PROMENADSTADEN – ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLM

I februari 2018 antogs en ny översiktsplan av Stockholms stad. Jag har valt att titta på vad som sägs i den föregående översiktsplanen "Promenadstaden" som antogs 2010 eftersom den planen varit aktuell under den tiden som arbetet med planeringen av området pågått. I de första delarna av översiktsplanen anges att den är ett av de dokument som ska vara vägledande i hur Vision 2030, stadens vision och plan för hur Stockholm ska formas, ska kunna uppnås.

Översiktsplanen pekar ut att cykeln är ett konkurrenskraftigt färdmedel i Stockholmstrafiken men att det måste behandlas som ett transportslag och inte endast ett redskap för lek eller motion. Cyklisternas behov i form av säkra förbindelser och parkeringar måste tillgodoses och samarbetet med kollektivtrafiken måste förbättras. Goda förutsättningar för cyklister och gående ska vara en utgångspunkt i planeringen.

Staden ska vara koncentrerad, sammanhållen och tät eftersom det främjar gång- och cykeltrafik samt ger underlag till kollektivtrafiken. Här pekas också utformningen av trafik- och gatumiljön ut som ett viktigt inslag i en levande och dynamisk stad, det blir en del av en levande och trygg stadsmiljö för invånarna. Intensiteten och blandningen i gatulivet är också ett viktigt inslag när gatumiljöerna utformas.

FRAMKOMLIGHETSSTRATEGI

Framkomlighetsstrategin kom ut 2012 och är upprättad av Trafikkontoret i Stockholms stad. Målet med framkomlighetsstrategin är hämtade från Vision 2030 Översiktsplanen. Framkomlighetsstrategin tydliggör vilka behov som finns i Stockholm idag och vad som skulle behövas för att tillgodose dem. Idag utförs en stor del av resorna med bil och med en ökande befolkning ser man att transportsystemet inte kommer räcka till för att människor ska kunna förflytta sig i Stockholm på ett effektivt och pålitligt sätt. För att alla önskade funktioner ska kunna få plats i en gatusektion krävs en gatubredd på cirka 45 m (Trafikkontoret 2012: 5). Då gatubredden i Stockholm normalt är kring 20 – 30 meter så blir det viktigt att prioritera mellan de olika behoven (ibid.). De trafikslag som då ska prioriteras är de så kallade kapacitetsstarka och energisnåla färdmedlen, de som klarar att förflytta personer på ett yt- och energieffektivt sätt (Trafikkontoret 2012: 18). Till dessa hör kollektivtrafik med hög beläggning samt gång- och cykeltrafik (ibid.). Fyra planeringsinriktningar har med lika prioritet tagits fram, och då dessa ibland innebär målkonflikter är det viktigt att dessa mål prioriteras utifrån de lokala förutsättningarna (ibid.). Tre av dessa mål rör planeringen av cykeltrafik i Stockholm:

- En högre andel människor och gods ska förflyttas med kapacitetsstarka färdmedel,
- reshastigheten för kapacitetsstarka färdmedel ska öka genom en förbättrad framkomlighet i transportnätet,
- attraktiviteten hos gator och vägar ska främjas, vilket ökar stadens gångvänlighet (ibid.).

Framkomlighetsstrategin ligger över de separata strategierna för olika trafikslag och den hänvisar i flera frågor till dessa. Det som lyfts i Framkomlighetsstrategin gällande cykelplanering gäller vikten av prioritet på större stråk (gällande exempelvis trafiksignaler), vikten av reserverade banor på pendlingsstråk (där cykelbanor har prioritet över exempelvis parkerade bilar och körfält för bil), säkerhetshöjande åtgärder (Trafikkontoret 2012: 27), samt att behandla cykeltrafik och gångtrafik som två skilda trafikslag för att undvika konflikter dessa emellan (Trafikkontoret 2012: 63).

CYKELPLAN

Cykelplanen anger att dess mål och syfte är att göra det enklare och säkrare att cykla i staden, med ett huvudfokus på cykelpendling till och från arbetet, och därmed kunna öka andelen resor som sker med cykel (Trafikkontoret 2012: 4f).

För att kunna uppnå detta måste gatorna göras mer cykelvänliga, befintliga stråk ska breddas och fler förbindelser ska byggas så att cykelnätet blir kapacitetsstarkt, sammanhängande, framkomligt samt säkert och tryggt för alla cyklister (Trafikkontoret 2012: 7f). Konfliktytorna mellan gång- och cykeltrafik måste minska så att trafikslagen istället kan komplettera varandra (ibid.). Goda parkeringsmöjligheter och en tydlig och enhetlig vägvisning anges också som viktiga faktorer för att uppnå en högre standard på cykelinfrastrukturen (ibid.).

Cykelvägnätet är uppdelat i tre nivåer beroende på hur belastade olika sträckor är. Pendlingsnätet är den högsta nivån, därefter kommer huvudstråk och lokalator. De har olika standarder för utformningen beskrivna nedan. Allmänt för hela cykelvägnätet är att:

- Det ska vara gent och väl sammanhängande och inte innehålla onödiga avbrott (ibid.).
- Framkomligheten ska vara god och cyklister ska kunna hålla en jämnare hastighet. Framkomligheten kan förbättras genom bättre beläggning, anpassade signaler och uträdd cykelbana som inte korsar bilvägen upprepade gånger (Trafikkontoret 2012: 13).
- Om trafiksignaler finns kan de anpassas till cykeltrafiken, där trafiksignaler saknas kan cykelpassagera vara upphöjda för att öka cyklisternas säkerhet där det bedöms lämpligt (Trafikkontoret 2012: 7f).
- Cykelparkeringar är en viktig del av cykelinfrastrukturen, de ska finnas nära målpunkter och helst vara stöld- och väderskyddade (Trafikkontoret 2012: 24). Det bör ställas krav på att rekommendationerna ur Parkeringshandboken följs vid nybyggnationer (ibid.).
- Vägvisningar ska vara tydliga, detta är särskilt viktigt då cykelvägen är skild från bilvägen och dess vägvisningar (Trafikkontoret 2012: 10).
- Säkerheten måste förbättras för oskyddade trafikanter. Att motorfordonens hastighet är låg där det finns risk för konflikter med oskyddade trafikanter är den viktigaste åtgärden, särskilt i korsningspunkter där de allvarligaste olyckorna inträffar (Trafikkontoret 2012: 11). Målet är att 80% av alla passager ska vara så kallade säkra passager eller korsningar år 2020 (Trafikkontoret 2012: 13), vilket innebär att den är plan-skild eller att det finns en utformning som tillåter motorfordonen att hålla högst 30 km/h (Trafikkontoret 2012: 29). Andra åtgärder som ökar säkerheten kan vara tillbakadragen stopplinje, cykelboxar (utrymme framför bilarna vid trafiksignaler som gör att de kan cykla hela vägen fram) samt att cykelfältet dras hela vägen fram till cykelboxen (ibid.). I korsningar där cykeltrafiken behöver uppmärksammas kan vägen målas med röd plastmassa eller färg med god friktion (ibid.).

På **pendlingsstråken** ska cykelbanor- eller fält vara breda, trafiksignalerna anpassade till cykeltrafiken (Trafikkontoret 2012: 18f).

Angående pendlingsstråkens utformning anges:

- I stort sett alla gång- och cykelpassager som inte är signalreglerade ska hastighetssäkras, det kan ske bland annat genom avsmalnade och upphöjda överfarter för motortrafik, hastighetsdämpande gupp, eller att cykelbanan är genomgående i korsningen (ibid.).
- De ska vara bekväma och säkra. I det ingår att de är breda nog att köra om eller cykla i bredd, generös kurvradie, god framkomlighet och bra sikt (ibid.). Framkomligheten kan också främjas genom det är få konfliktpunkter, cykelbanor kan dras utanför busshållplatser och t-korsningar (Trafikkontoret 2012: 22).
- Gående och cyklister ska separeras med linje, trädrad, materialskillnad eller kantsten (Trafikkontoret 2012: 19). Gångpassager ska underlätta samspelet mellan gående och cyklister (ibid.).
- Materialet ska vara asfalt eller annat material som är hårdgjort och har smala fogar (Trafikkontoret 2012: 20).
- Signalanläggningar är om möjligt anpassade efter cyklisters förutsättningar och ger hög framkomlighet genom åtgärder som detektering, förgrönt (att cyklister får grönt innan bilister), överanmälan (att det blir grönt för cyklister när det blir det för bilister) och grön våg (ibid.).
- Vägvisningen ska vara att jämföra med biltrafikens – de ska ha tydlig färg och form och vara märkta med stråknumrering (ibid.).

Huvudstråken används på resor mellan olika stadsdelar. Måtten för olika typer av banor anges nedan med måtten för höga flöden angivna inom parantes.

Angående huvudstråkens utformning anges :

- De råd som ges i Handboken ”Cykeln i staden – utformning av cykelstråk i Stockholms stad” ska i princip följas (Trafikkontoret 2012: 21).
- Materialet ska vara asfalt eller annat material som är hårdgjort och ha smala fogar (ibid.).
- Cyklisters framkomlighet ska där det är möjligt finnas med vid utformningen av trafiksignalerna, detektering ska finnas och normalt sett även överanmälan (ibid.).

Lokalstråken tar cyklisterna mellan målpunkter inom stadsdelen. Det är blandtrafik som är hastighetsbegränsad till 30 km/h (ibid.). Utformningsstandarden bör följa råden i ”Cykeln i staden – utformning av cykelstråk i Stockholms stad”, ingen särskild standard finns angiven för trafiksignaler men om detektering finns så ska den fungera även för cykeltrafik (ibid.).

Cykelplanen har också riktlinjer för hur arbetet med cykeltrafiken kan främjas i nybyggnationer och hur man kan ta hänsyn till en ökande andelen cyklister. Det är viktigt att dessa frågor lyfts tidigt i processen och att cykeln synliggörs i de nya stadsutvecklingsområdena. De nya områdena ska anslutas till existerande nät och de nya cykelvägnäten dimensioneras efter föreskrivna bredder. Det är viktigt att nya områden ansluter väl till befintlig struktur (Trafikkontoret 2012: 34). Inom större infrastrukturprojekt ska en konsekvensanalys för cykeltrafiken göras då sådana kan skapa barriärer för cyklister (Trafikkontoret 2012: 8).

4.2 UPPLEVELSEN AV ATT CYKLA I STOCKHOLM

Forskningen kan bidra med en del insikt i vad cyklister upplever som problematiskt och vilken typ av infrastruktur de verkar föredra. Det har dock varit svårt att hitta forskning som ger en aktuell bild av hur Stockholm upplevs av dess cyklister, vad de lyfter som problematiskt eller viktigt i infrastrukturen. För att skapa mig en bild av detta samt sätta mig in i hur det är att vara cyklist i Stockholm valde jag att under en period på tio veckor använda cykeln som primärt färdmedel. Jag cyklade till arbetet, träningen, till vänner och på ärenden. Den resa som gjordes flest gånger var den till och från arbetet. Min bild av cykelinfrastruktur och cyklande är dock färgad av de senaste årens studier och mina resor går ofta mellan samma punkter så för att komplettera denna bild genomfördes två korta intervjuer med Stockholmare som dagligen cyklar till sina arbeten. De fick beskriva sin färdväg och berätta om hur de upplevde den under en intervju. Min resa beskrivs här som en reseberättelse medan informanternas berättelser tematiserats och presenteras utifrån dessa teman.

MIN UPPLEVELSE

Startar från hemmet på en gata med blandtrafik. Kommer in på ett lokalstråk med separat cykelbana. I första delen är den bred och slät och har upphöjda överfarter samt är dragen bakom busshållplatserna (1). Den övergår dock snabbt till att smalna av och istället dras framför busshållplatserna. Vid busshållplatserna går cykelbanan ner till vägbanans nivå och bussen blockerar cykelbanan vilket tvingar ut cyklisten i trafiken (2). Då detta händer är det möjligt att komma upp på cykelbanan igen först vid nästa korsning där cykelbanan återigen sänks ned till bilarnas nivå. Dessa problem uppstår upprepade gånger längs sträckan varför många cyklister istället väljer att cykla på vägbanan längs denna gata.

Pendlingsstråket ansluter och standarden på cykelvägen blir bättre, vilket särskilt märks av på underhållet. Anslutningen mellan stråken är tvär, vilket gör att många cyklister sneddar över naturmarken för att kunna hålla hastigheten. Sträckan är dubbelriktad vilket gör att konflikter ofta uppstår till följd av de skarpa svängarna, det är svårt att hålla sig på sin sida av cykelbanan och målad mittlinje saknas. Tar efter en kort bit av detta stråk och svänger in på ett annat pendlingsstråk. Även denna sväng är skarp och gör att cyklister gärna sneddar. Övergångsstället har detektering i motsatt riktning men den korsande vägen är stor så det är sällan fri passage. Att bromsa in kraftigt är ändå ett måste på grund av de skarpa svängarna vilket är irriterande i båda riktningarna eftersom det är nedförsbacke till överfarten och uppförsbacke efter.

Väl över vägen kommer en bred, dubbelriktad sträcka med bra underlag och underhåll. Också här finns en busshållplats men bussen stannar här i gatan. Cykelbanan är dragen framför busshållplatsen men det spelar ingen större roll eftersom det är god sikt vilket gör att de som ska på bussen och cyklisterna kan se varandra i god tid och ett samarbete kan uppstå mellan bussresenärer och cyklister. Vid denna hållplats stiger människor sällan av, vilket också underlättar. Det breda stråket fortsätter förbi en korsning med detektering där man som cyklist ganska sällan behöver stanna. Då stråket passerar en större väg är överfarten målad och

upphöjd för att hastighetssäkra passagen. Bilisterna vet oftast om att jag har företräde här. Denna överfart finns med på bild i Stockholms stads cykelplan. Efter överfarten kommer ett område som är mer kaotiskt. Cykelbanan är ömsom bred, ömsom smalare och går inte rakt. En infart till en hamburgerresturang gör att många bilar passerar över banorna och dessa stannar ofta upp och blockerar i väntan på att kunna köra ut (3). Direkt efter detta kommer ett övergångsställe till, där gångbanan är markerad med plattor som plötsligt smalnar av och upphör. Cykelbanan bredd ska här antagligen delas, men ingen linje eller beläggningsåtskillnad finns för att markera vad som är cykelbana och vad som är gångbana. De blir plötsligt bara hälften så breda. Därefter blir vägen återigen bred och den dras bakom en busshållplats. Här uppstår mycket ofta konflikter mellan gångtrafikanter och cyklister, förmodligen till följd av avsaknaden av skiljelinjer mellan trafiklagen. Tätt därefter passerar man en utfart från ett mindre shoppingområde som orsakar samma typ av trafiksituation som uppstod utanför hamburgerresturangen med blockerande bilar. Därefter följer en flaskhals där gång- och cykelvägen på ena sidan blockeras av ett vägmärke uppsatt mitt i cykelbanan och ett hus sticker ut och smalnar av från andra hållet (4). Banorna är här kombinerat knappt så breda att två gångtrafikanter kan gå i bredd. Konflikter och irritation uppstår ofta här till följd av detta.

Därefter följer två rondeller tätt inpå varandra. Som cyklist måste jag här passera tre plus två överfarter där jag har väjningsplikt vilket gör att rondeller inte känns anpassade för cyklister. Den andra rondellen är belägen under E4:an, vilket gör att stora fundament och pelare blockerar sikten för bilisterna (5). Jag befinner mig dessutom i skuggan, vilket gör att jag syns dåligt. Ofta har bilisterna inte heller fokus på övergångsstället utan på rondellen framför vilket gör att kommunikationen med dem är dålig. Under den perioden jag cyklade blev jag nästan påkörd här tre gånger.

Efter detta kommer en bred, dubbelriktad gång- och cykelväg utan skiljelinjer som leder över ett kuperat område. Vägen är trevlig här. I sista nedförsbacken dyker två situationer upp, den första är en infart till en bensinstation där konflikter med bilister ibland uppstår. Den andra är en gång- och cykeltunnel som korsar min väg där konflikter med gångtrafikanter är vanliga. Vägen håller samma standard och bredd som innan men är nu målad med skiljelinjer. Passerar därefter en korsande avfart som är upphöjd, vilket kan vara skälet till att bilisterna är bra på att stanna här.

Efter detta ska jag tillbaka över andra sidan av bilvägen. Vägen är bred, har många filer och är uppdelad på två övergångsställen (6). Dessa har inte detektering, och de är inte heller samordnade. Här står alltid en mängd cyklister och väntar. Situationen är lätt kaotisk eftersom cyklisterna som kommer från olika håll och ska vidare i olika riktningar måste byta sida med både varandra och gångtrafikanterna på själva överfarten. Där överfarten slutar och cykelbanan tar vid syns spår långt ut i leran som skvallrar och att cyklisterna ibland inte hinner omgruppera sig snabbt nog för att hålla sig på banorna.



Därefter följer en lång nedförsbacke (7). Även denna sträcka är dubbelriktad. Den brukade ha en tvär liten knyck mitt på som gjorde att cyklisterna skar kurvan likt en racingförare för att kunna hålla uppe farten. Denna har nu rätats ut och den gamla banan har blivit till ett gångstråk. En tunnel för cyklister från andra sidan vägen ansluter. Korsningen är obehaglig på grund av den höga farten och den obefintliga sikten genom tunneln. På andra sidan vägen går också en dubbelriktad cykelbana. Ibland cyklar jag på den sidan hem, där finns en stor av- och påfart från en anslutande väg. Jag antar att det finns en överfart eller en tunnel för att passera av- och påfarten, men jag vet inte. Den ligger så pass långt bort att jag inte ser den, så jag gör som de flesta andra cyklister och gångtrafikanter och går rakt över skiljeremsan, över vägbanorna och refugen och upp igen på andra sidan (8). Här bildas ett lerspår bredare än cykelbanorna. Mest uppkörd är marken där en kantsten gått av, denna lilla passage används nu som en naturlig nedfasning till vägbanan och är ett tydligt tecken på att de flesta cyklister inte gillar att cykla över höga kanter.

På denna sida fortsätter cykelbanan över en spårvägsövergång (9). Den syns från långt håll, så jag har möjlighet att stanna upp tidigare i backen för att ha bättre rullning efter överfarten om jag vill. Var gångbanan tar vägen efter övergången vet jag inte, men en skiljelinje för att separera cyklisterna i motsatta riktningar dyker upp.

Precis efter finns ett mycket trafikerat gångstråk som går över cykelbanan. Gångtrafikanterna är dock rätt bra på att samarbeta med cyklisterna på den här platsen så konflikter undviks på ett bra sätt. Linjen som delade gång- och cykelbana finns kvar här, men den cyklisten som följer sin sida av linjen kommer strax upptäcka att hon befinner sig i gångbanan (10). Där Liljeholmsbron tar vid blir banorna hälften så breda och dubbelriktade utan förvarning. Gångbanan dyker här upp igen.

På bron är kaoset totalt. Gångtrafikanterna och cyklisterna trycker sig så långt åt sin sida som de kan, men banorna är för smala. De klarar knappt enkelriktad trafik, ännu mindre dubbelriktad. Ett antal arga cyklister trafikerar sträckan. Ibland skriker de, både på mig och på andra cyklister, men det är svårt att veta vad eftersom bullret från bilarna dränker ljudet.

I svängen nedanför bron breddas vägen återigen upp. Det är mycket trafik vilket leder till konflikter men de bredare banorna underlättar. Efter svängen kommer jag upp på sista rakan. Här blir banorna enkelriktade igen, men jag får ofta möte första biten eftersom cyklisterna inte orkar byta sida för att byta sida igen något kvarter senare. Här går cykelbanan ut i vägbanan vid varje korsning (11), vilket inte stör särskilt i uppförsbacken då det ändå går sakta nog för att klara av de skarpa svängarna men det blir nog så irriterande på hemvägen. Jag anländer vid destinationen och låser fast cykeln i räcket. Var närmsta cykelparkering finns vet jag faktiskt inte.



STOCKHOLMSCYKLISTERNAS UPPLEVELSE

För att få mer nyanserad bild av cykelinfrastrukturen i Stockholm har jag pratat med ytterligare två personer som cyklar i Stockholm i sin vardag. Informanterna har fått beskriva sin resväg till arbetet och berätta om hur de upplever resan, vilka problem de stöter på, hur de väljer att hantera dessa samt varför de väljer att göra på det sättet. För att fånga upp problem som de stött på men som inte uppstår på sträckan till och från arbetet har de därefter fått frågan om vad de rent allmänt upplever som besvärande som cyklist i Stockholm. En av informanterna är en kvinna som har sin bostad i Aspudden söder om Stockholm och cyklar till sitt arbete på Lidingö, en resa på ca 15 km som korsar igenom Stockholms innerstad. Den andra stockholmscyklisten är en man som cyklar dagligen från Kristineberg till Bergshamra via Vasastan och Wennergrens centrum, en resa på ungefär 30 min. En stor skillnad finns mellan de två informanterna, den förstnämnde föredrar att cykla i fält eftersom det upplevs som snabbare och genare medan den sistnämnda undviker att cykla i innerstaden då många konflikter med bilar uppstår.

De nämner flera olika situationer som uppstår på deras resor som kan delas in i ett antal kategorier. Det som kommer upp flest gånger är en saknad kontinuitet och genhet i cykelvägnätet. Saknade länkar av cykelbanan samt anslutningar som är tvära och krångliga att ta sig upp på gör att cykelbanan blir väldigt opraktisk att använda. Korsningar med cykelöverfarter är så pass tvära att de inte går att cykla igenom vilket gör att cyklisten antingen får hoppa av eller cykla i gångbanan. Højningar och sänkningar i banan är också vanligt, liksom att cykelbanan inte går rakt utan kröker sig runt objekt. Rondeller innebär ofta omvägar för cyklisten, liksom stora infrastrukturlösningar såsom stora bilvägar. Här nämns Ropsten som exempel, cykelvägen leds runt en nedfart till bil-tunneln. Gångtrafikanterna går via ett övergångsställe över strax innan nedfarten, medan cyklisterna leds runt. Avsaknad av cykelvägar är ett problem båda påtalar, men det har större konsekvenser för cyklisten som känner sig obekväma i blandtrafik.

En annan typ av problem som tas upp är dålig anpassning till cyklisternas situation. Rondeller innebär många stopp för cyklisterna medan bilar endast har väjningsplikt mot de som är inne i rondellen. Skarpa svängar är irriterande, speciellt då dessa kommer efter nedförsbackar som ger god fart. Cykelbanorna är också för smala på många ställen, vilket gör omkörningar svåra och ibland farliga. Att cykelbanan ligger tätt intill parkerade bilar är heller inte en bra lösning för cyklisterna. Trafikljus som inte är samordnade eller saknar detektering påtalas också, liksom dålig sikt in och ut ur tunnlar.

En av informanterna tar upp problematiken med osäkerhet och otydlighet kring reglerna på cykelbanan. Hon menar att markeringar ofta saknas, och att denna avsaknad av tydliga markeringar gör att konflikter mellan gångtrafikanter och cyklisterna uppstår. I shared space-liknande områden blir detta extra tydligt, även om en diskret cykelbana finns. Konflikter mellan gångtrafikanter och cyklisterna tas också upp som problematiskt. Dessa förekommer ofta då cykelbanan är otydligt markerad. Att gångtrafikanter går i cykelbanan är vanligt förekommande.



9



10




11

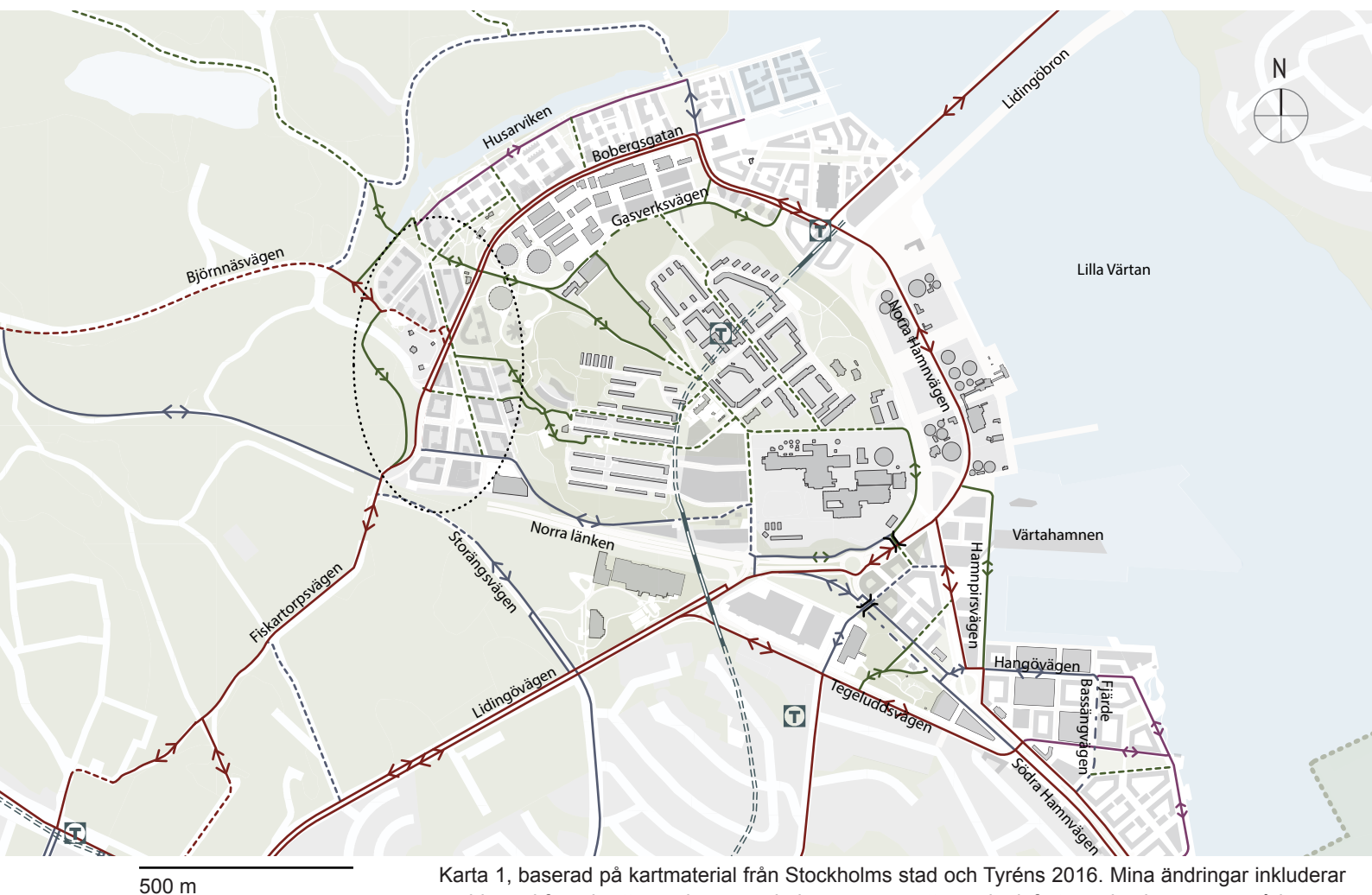
4.3 DET STUDERADE OMRÅDET

Hjorthagen är en del av Norra Djurgårdsstaden som ligger i nordöstra delen av Stockholm, i närheten av Ropsten och Lidingö. Området har tidigare använts som hjorthägn men omvandlades under 1800-talet till ett industriområde med bland annat gasverksamhet. Marken i området har fyllts ut i omgångar för att ge plats till industri, spårområde och hamnen. De stora gasklockorna är idag tagna ur bruk men de står kvar som ett landmärke som ger karaktär åt den nya stadsdelen. Det bor idag ca 2000 personer i gamla delen av Hjorthagen men ca 6000 nya lägenheter för omkring 15000 personer håller på att byggas i området. Området har en nära koppling till Nationalstadsparken och Hjorthagsberget omges idag av skog med höga ekologiska värden. Området började byggas under 2011 och byggnationen förväntas pågå till 2025. Detta arbete har utgått ifrån den delen av Hjorthagen som idag är färdigbyggd (karta 1) och fokuserar därför på detta område samt det närmast angränsande då det också kommit tillräckligt långt i processen för att utformningen ska kunna diskuteras. De dokument som diskuteras i texten samt byggstart för de olika områdena finns längs en tidslinje på sid 26.

HJORTHAGEN MED FOKUSOMRÅDET MARKERAT

TECKENFÖRKLARING

-  pendlingsstråk enkelriktat
-  pendlingsstråk dubbelriktat
-  pendlingsstråk blandtrafik
-  huvudstråk enkelriktat
-  huvudstråk dubbelriktat
-  huvudstråk blandtrafik
-  lokal-/rekreationsstråk dubbelriktat
-  lokal-/rekreationsstråk blandtrafik
-  cykelfarts-/vistelsegata med förväntat höga flöden
-  cykelbana utreds
-  planskildhet
-  fokusområde
-  ej planerat område



Karta 1, baserad på kartmaterial från Stockholms stad och Tyréns 2016. Mina ändringar inkluderar ändringar i färg, borttagande av symboler som rör vatten och sjöfart, markeringar av område samt en justering av ett cykelstråk som var felaktigt markerat.

KAPITEL 5 | RESULTAT OCH ANALYS

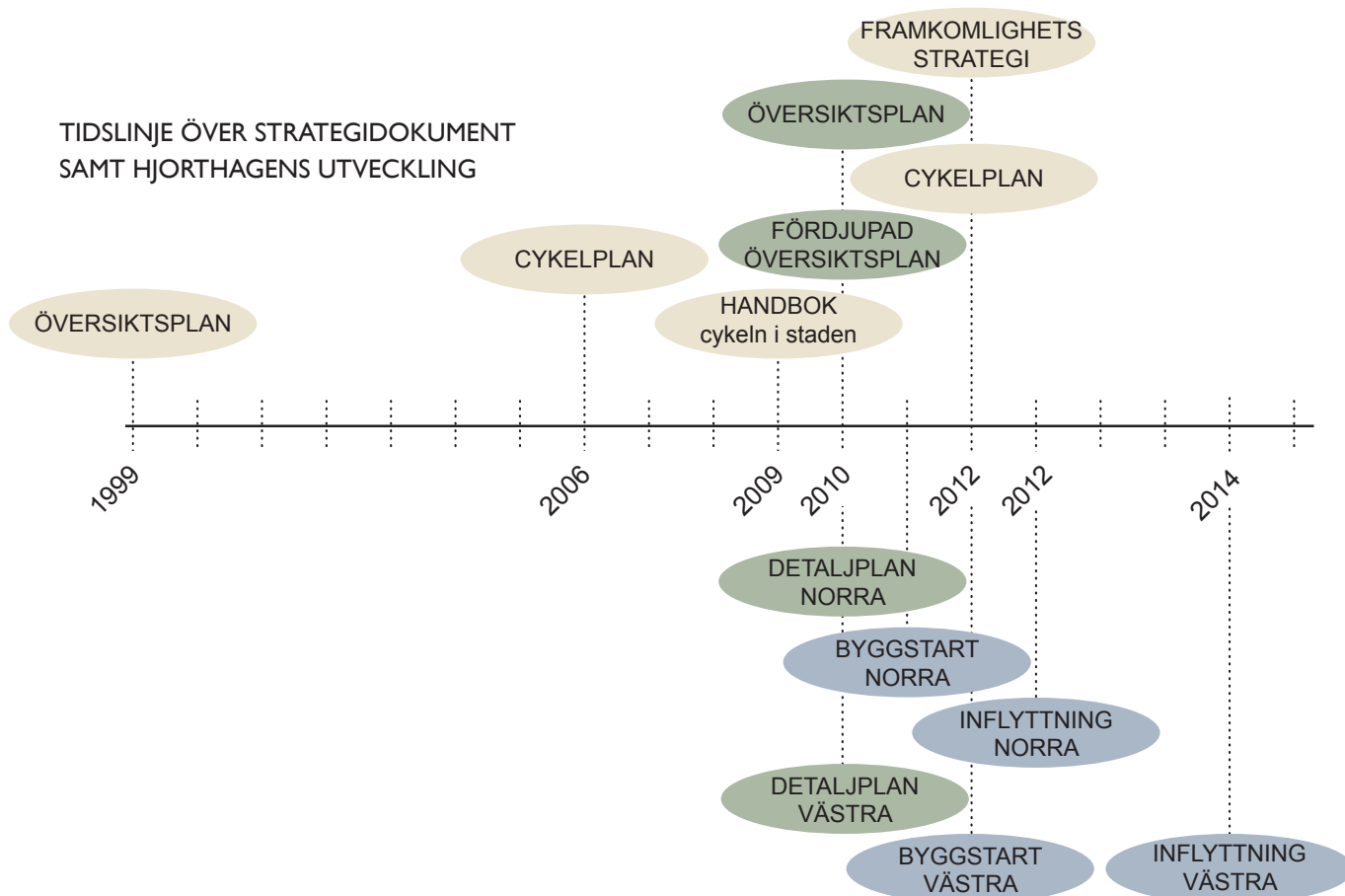
5.1 INFORMANTERNAS TOLKNING OCH FÖRSTÅELSE AV CYKELPLANEN

Denna första del av resultatet och analysen behandlar hur informanterna tolkar och förstår de dokument som styr planeringen av cykelvägarna i Hjorthagen. I fem olika kategorier presenteras och analyseras hur informanterna ser på projektets förutsättningar samt hur de förstår och förklarar sin egen roll i planeringsprocessen. Jag försöker också förklara hur de förhåller sig till olika styrdokument, vad som lyfts som viktigt i dessa samt hur de resonerar kring den cykelplanering som tillämpats i Hjorthagen. Deras syn på områdets utformning diskuteras också i den mån de tar upp detta. För att fördjupa min förståelse tar jag i denna första del det teoretiska ramverket presenterat i kapitel 3 till hjälp, men informanternas svar diskuteras också i förhållande till styrdokumentet presenterade i kapitel 4 där det anses relevant.

INFORMANTERNAS BESKRIVNING AV PROJEKTETS UTGÅNGSLÄGE

Informant 1, planarkitekten, beskriver projektets förutsättningar utifrån planprocessens förlopp. Staden har ett behov av att bygga och har en strategi för detta i sin Översiktsplan från 1999 där Norra djurgårdstaden är ett av flera utpekade områden. Strategin i denna översiktsplan är ”bygg staden inåt”, vilket alltså innebär att förtäta den befintliga staden. För att hantera frågeställningarna upprättas en Fördjupad översiktsplan och staden väljer att gå vidare med Norra Djurgårdstaden. Därefter beskriver informant 1 att samråd, granskande och överklagandeprocesser för detaljplanen sker innan den slutligen antas. Informant 1 har varit en del av projektet sedan granskningen av detaljplanen och beskriver processen som *”en stafettpinne som man löper med”*.

På uppmaning om att berätta mer om omgivningen och landskapets förutsättningar så talar planarkitekten vidare om sådant som berör områdets historia, var namnet kommer ifrån, topografiska förhållanden, infrastrukturell anknytning till omgivningen, befolkningstätheten samt områdets ekologiska, sociala och ekonomiska värden.



Alla informanterna hade i intervjuens början fått samma information om vad arbetet skulle handla om, och här kommer deras yrkesroller och förståelsen fram tydligt. Planarkitekten beskriver projektet först utifrån de dokument och strategier som styr markanvändningen och som väger allmänintressena mot varandra. Landskapets förutsättningar är för planarkitekten en mångskiktad fråga med flera olika perspektiv där markanvändningen bara är en av flera berättelser om platsen. Denna syn stämmer väl överens med hur den kollaborativa planeringen ser på kunskap, där den vetenskapliga synen är en av flera berättelse som alla är lika sanna (Allmendinger 2009: 199f). Det blir tydligt att alla berättelserna är viktiga och att dessa måste hanteras och beaktas i den nya planen. En del av berättelserna har kvantitativa värden, mätbara höjder eller antalet människor som bor på platsen, andra har mer kvalitativa värden, vilka som använde platsen och till vad. Att den vetenskapliga synen inkluderas men inte är ensamt härskande stämmer väl in i den kollaborativa planeringstraditionen (Allmendinger 2009: 199f).

Informant 2 eller trafikplanerare A är trafikplanerare men arbetar till skillnad från efterföljande trafikplanerare åt exploateringskontoret istället för trafikkontoret. Hon kommer in i ett skede då området är ett av stadens stora exploateringsområden, men det var ännu inte tänkt som det miljöprofilsområde det är idag. De två första detaljplanerna är framtagna, men Länsstyrelsen överklagar dessa eftersom de inte är nöjda med hur staden hanterat frågorna rörande Nationalstadsparken. En del investeringar har redan gjorts i infrastrukturen, dagvattenkylvertar och ledningar har redan lagts ner i marken vilket gör att Bobergsgatan, Jaktgatan och Lövängsgatans lägen låsts fast vilket gör att gatustrukturen måste förhålla sig till dessa gators lägen.

Trafikplanerare A beskriver, olikt de andra informanterna, inte förutsättningarna utifrån dokument eller processer utan verkar se en mer öppen spelplan där såväl planer som de analyser och dokument som styr planeringen blir delar i arbetet. Dokumenten som styr cykelplaneringen finns, men anges inte som en förutsättning utan snarare som ett första utkast som förbättras kontinuerligt vid sidan av i takt med att kunskaperna kring cykelplaneringen ökar. Förutsättningarna beskrivs utifrån målbilden, att knyta an till de kopplingar staden och de själva anser bör finns samt att ta hänsyn till den befintliga infrastrukturen. Denna informant har ett betydligt friare förhållningssätt än den efterföljande trafikplaneraren, vilket kan bero på att handlingsutrymmet är större i början av projektet då färre beslut har tagits eller att de dokument som styr är mindre detaljerade och lämnar en större frihet till den individuella planeraren. Sett ur ett planeringsteoretiskt perspektiv pekar det på en pragmatisk hållning, där planerare förväntas agera till stor del utifrån egna kunskaper och erfarenheter (Allmendinger 2009: 129-131, Taylor 1998: 72f).

Kunskapssynen skiljer sig väsentligt mellan de olika trafikplanerarna där trafikplanerare A snarare närmar sig planarkitektens kunskapssyn än sin trafikplanerarkollegas. Ett tecken på det är att trafikplanerare A påtalar att yrkesgrupper har olika ideal och att yrkesgrupperna därför måste enas om en gemensam lösning, vilket tyder på att hennes kunskapssyn är icke-rationell och att konsensus bör uppnås mellan yrkesgrupperna i gemensamma beslut. Både den kommunikativa planeringen och den pragmatiska planeringen betonar att det inte finns en absolut sanning (Allmendinger 2009: 199f, Campbell och Marshall 1999: 471) och de har beröringspunkter i vissa processer, där bland annat kunskap genom förvärvad erfarenhet inte underordnas en vetenskaplig kunskap. Men det finns också skillnader i synen på processen, där den kommunikativa planeringen betonar dialogen som ska leda till konsensus (Allmendinger 2009: 199f) betonar den rationella planeringen istället att intuition och erfarenhet ska leda till att göra skillnad (Taylor 1998: 72f). Det jag vet om informantens tankesätt är begränsat, och beskrivningen skulle kunna tyda på att informanten snarare har en kommunikativ hållning, men jag menar att denna syn på att konsensus måste uppnås helt eller delvis beror på en pragmatisk hållning där erfarenheten och intuitionen säger henne att det mest effektiva sättet att arbeta inte är att söka total måluppfyllelse, utan att göra en jämkning med de andra mål som också ska rymmas i planen.

Informant 3, trafikplanerare B, beskriver förutsättningarna för området utifrån de befintliga infrastrukturella kopplingarna, de utvecklingsplaner rörande infrastrukturen som finns för området och de tekniska förutsättningarna som finns med från ett tidigare skede som rör bland annat breddmått, rördragning

och plats för trädrader. Cykelplanen, som berör cykelnätets utbyggnad i området är ett av dessa dokument. På frågan om landskapets förutsättningar så säger respondenten såhär:

”Vi har ju tagit fram en gång- cykel- och kollektivtrafikplan och tittat på förutsättningarna för både gående cyklister och kollektivtrafik, och däri ser man väldigt bra att det är många barriärer med nivåskillnader och ja.. bergskammar. Och så har man ju hela Norra Djurgårds.. eller hela Djurgården som är.. eller som har särskilda förutsättningar då.”

Trafikplanerare B beskriver också området utifrån strategier och dokument, men dessa rör istället cykelplanen och i viss del framkomlighetsstrategin. Dessa dokument grundar sig också på Översiktsplanen och de dokument som står över den men de rör endast avvägningar av intressen i gaturummet, och det är enbart dessa avvägningar informanten anger som förutsättningar till projektet. Viktiga skillnader och likheter syns här mellan planarkitekten och trafikplanerare B. Planarkitekten utgår ifrån de dokument som i hög grad ligger nära dennes profession, vilket också trafikplanerare B gör, men planarkitekten tar också självant upp en rad andra aspekter såsom historiska aspekter och naturens förutsättningar vilket trafikplanerare B inte gör. På förfrågan om dessa verkar trafikplanerare B bli något konfunderad och svarar på frågan, men med hänvisning till de samma dokument som nämnts ovan. Att trafikplanerare B talar om förutsättningarna endast ur ett perspektiv kan ha flera orsaker: att intervjun ska handla om cykeltrafik och att informanten är bra på att hålla sig till ämnet eller att kommunen vill lyfta cykeltrafiken och att dokumenten framhåller den vilket påverkar hur trafikplaneraren ser på sitt jobb, vilket i sin tur påverkar hur hon talar om det. Jag menar dock att detta förhållningssätt tyder på att flera olika narrativ inte beaktas på samma sätt som hos planarkitekten, utan trafikplanerare B utgår väldigt mycket ifrån det politiska direktiv som satts som mål. Allmendinger (2009: 199f, 49f) menar att den vetenskapliga rationalismen är starkt präglad av ett vetenskapligt förhållningssätt där andra narrativ, som upplevs konflikterande inte beaktas. Vidare karaktäriseras denna planering starkt av måluppfyllelse där målbilden och kriterierna är satta av politiken (Allmendinger 2009: 63-65). Spår av denna hållning menar jag finns hos trafikplanerare B när hon endast förhåller sig till de politiskt givna dokument som utgör grunden för arbetet. Under intervjun talar informanten påfallande mycket om mått, enheter och standarder. Emmelin och Lerman (2006: 13) menar att denna typ av expertkunskap är länkat till användningen av normer, riktvärden och generella föreskrifter (Emmelin och Lerman 2006: 13), vilket jag menar stämmer väl överens med trafikplanerare B:s hållning.

Informant 4, projektören, säger sig inte veta något om förutsättningarna eftersom han inte varit med under planeringsprocessen där planeringen för området togs fram. Under samtalets gång är det ändå tydligt att projektören har en del kännedom om området och de processer som föregått hans del av arbetet med utformningen av området. De saker som tas upp under intervjun rör de tidiga investeringarna i infrastrukturen, samarbetet med Nationalstadsparken och förändringarna i standardiseringen av cykelstråken.

Projektören säger direkt att han inte har någon insyn i eller påverkan på cykelvägarnas utformning i området, detta påpekas redan innan intervjun. Men det blir ändå bitvis tydligt att informant 4 har en större kunskap om processen än vad han medger. Det kan finnas flera skäl till att tona ned sin kännedom. Projektören kanske uppfattar att andra inom processen besitter en större kunskap på området och att den egna kunskapen på området i jämförelse blir liten. Det är också möjligt att projektören upplever att beslut inte fattas på den egna nivån, och att han därför menar att en intervju med personen blir intetsägende. Det kan också vara en uppfattning om mig som student, det lärosäte jag valt eller ämnet för uppsatsen, det är troligt att informanten i tidigare samarbeten har uppfattat att yrkeskategorierna ligger långt ifrån varandra och att jag därför inte kommer att vara intresserad av kunskapen han besitter.

INFORMANTERNAS SYN PÅ SIN EGEN ROLL I UTFORMANDET AV CYKELINFRASTRUKTUREN

Planarkitekten, menar att även om denne i sin yrkesroll inte har en så betydande roll för cykelinfrastrukturens utformning så har produkten som skapas i form av en detaljplan en mycket stor inverkan på de möjligheter som finns att realisera strategiernas vision i ett senare skede.

”Det är i detaljplanen som alla förutsättningar sätts. Vi sätter ju måtten och förutsättningar för att det finns, sen så hur det utförs det är inte riktigt vår.. [...] det har ju betydelse såklart för glömmar man bort den frågan så kan man ju lätt tappa chansen

att göra ett bra cykelstråk.”

Planarkitekten menar att hennes viktigaste uppgift här är att göra plats, bokstavligt och bildligt, även om hon samtidigt drar en tydlig gräns för att utformningen av cykelvägarna ligger på någon annans bord.

Planarkitekten menar att denne i sin roll som planerare har en viktig del i infrastrukturens utformning eftersom detaljplanen senare är det som ger förutsättningarna för en bra infrastruktur. Samtidigt backar planeraren och skjuter den delen av planeringen ifrån sig genom att säga att det är trafikplaneraren som har översikten över cykelinfrastrukturen och hur den ska hänga samman med resten av staden. Planarkitekten ger sig själv i den meningen ingen eller liten påverkan på cykelinfrastrukturnätverket i sin helhet i staden. Anledningen till det kan vara att planarkitekten anser att djupare kunskaper finns hos andra professioner vilket kan göra att informanten lägger över dessa frågor på trafikplaneraren. Detta agerande stämmer inte väl överens med den kollaborativa planeringstraditionen där planeraren är processororienterad och har rollen av en samtalspartner (Tunström 2009: 149–151), men det är möjligt att planeraren uppfattar att en dialog i det här fallet är meningslös då trafikplanerarnas ord väger så pass tungt att en god dialog inte kan uppstå eller att planeraren betraktar sitt handlingsutrymme i frågan så begränsat att informanten tappar intresset för frågan.

Trafikplanerare A beskriver sin roll mycket kortfattat men i svaren på andra frågor syns det att hon ser sig som en del av en arbetsgrupp med skilda roller, där hennes roll är att försöka analysera vilka behov som finns, tolka riktlinjer i gällande cykelplanering och försöka, i samråd med andra tjänstemän involverade i projektet, utforma en lösning som är så bra som möjligt för platsen. Medan den efterföljande trafikplaneraren hänvisar till utredningar och ger intryck av att besluten är tagna blir det tydligt att trafikplanerare A är mer delaktig i att fatta besluten och göra utredningar.

Informant 2 har en mer pragmatisk inställning till sin roll som trafikplanerare där hon anpassar sig till de förändringarna som sker under arbetets gång. Hon förhåller sig på ett praktiskt sätt både till den fysiska miljön och de dokument som styr arbetet. Det finns standarder för cykelvägarna och grova analyser av området, men dessa är inte lika precisa som de som finns idag vilket möjligtvis förklarar trafikplanerare A:s lösare förhållningssätt till dessa. Detta förhållningssätt stämmer överens med hur Campbell och Marshall (1999: 472) beskriver att policy skapas, där de bygger vidare på det befintliga istället för att beakta alla tänkbara alternativ. Det liknar sättet som informanten beskriver sin roll i processen på, att se till vad som finns och stegvis efterhand ta in, tolka och implementera nya önskemål utefter de förutsättningar som finns.

Under frågan ovan påtalas att de två trafikplanerarna har skarpt skild kunskapssyn. Ett annat skäl till att dessa två informanter skiljer sig i sitt sätt att resonera om planerna och sin roll kan vara att arbetsplatserna och yrkesgruppen har en inverkan på informanterna. Det är möjligt att Exploateringskontoret har en bredare yrkeskår eller arbetar närmre Stadskontoret medan Trafikkontoret möjligtvis har en mer likformig yrkeskår. Materialet i den här studien är alltför begränsat för att säkert kunna dra denna slutsats, men något som styrker att det skulle kunna vara så är att resultatet från Koglins (2013: 121) forskning påvisar att en minskad förståelse beroende på uppdelningen i olika förvaltningar mellan trafikplanerare och stadsplanerare i Stockholm. Denna informant är också trafikplanerare, men hon var aktiv på Exploateringskontoret och inte Trafikkontoret. Något som ytterligare styrker det är att planarkitekten också påtalar att Exploateringskontoret står närmre Stadskontoret i vissa frågor.

Trafikplanerare B beskriver sin roll i projektet som en av flera trafikplanerare aktiva i Norra Djurgårdsstaden där Hjorthagen är den del hon ansvarar för. I rollen som trafikplanerare för exploateringskontoret ingår gång- och cykeltrafik enligt informanten som en mycket viktig del som ska prioriteras högt. Även om trafikplanerare B explicit inte säger mer om sin roll i projektet än så ser man i svar på andra frågor att informanten ser det som sin uppgift att bevaka cyklisternas intresse i frågor som rör trafikrummet och trafikrummets utbredning. En del av det är att se till att cykelplanen följs.

Lika tydligt som informant 1 lämnar över rollen, lika tydligt är det att informant 3 axlar den. Trafikplaneraren bevakar trafikanternas intressen och ser, med hjälp av de dokument som ligger under framkomlighetsstrategin, till att dessas plats i stadsrummet hävdas då andra intressen står emot dem. Detta stämmer väl med den

planeringssynen jag menar att trafikplanerare B har. I den rationella planeringsteorin tilldelas planeraren en expertroll (Allmendinger 2009:49f), och dennes uppgift blir här att uppfylla målbilden på ett rationellt sätt (Allmendinger 2009: 63, 70f). Allmendinger (2009:63-65) menar att etiska ställningstaganden och målbilder enligt ett rationellt förhållningssätt inte avgörs av planeraren utan kommer istället från den politiska sfären, vilket jag menar stämmer väl överens med hur informanten resonerar kring sin roll. Trafikplanerare A tar stöd i de politiska dokument som finns att tillgå, där bedömningar och etiska ställningstagande redan avgjorts. Den optimala lösningen kan dock inte alltid uppnås:

”Man har inte alltid breddmåttan utan det är begränsningar med bergskärningar och värdefulla träd och så.. det har blivit en kompromiss men vi har en dubbelriktad cykelbana bredvid gångbanan som är lite smalare än vanligt. Så det är ofta diskussioner med måtten, det blir det ju men har man måtten, då är det ju cykelplanen som gäller.”

Det blir här tydligt att trafikrummen inte alltid tillåts breda ut sig beroende på att olika föremål i stadsrummet som har ett högt bevarandevärde begränsar infrastrukturens utbredning, och då blir rollen som trafikplanerare att hjälpa till att avgöra vilket av de prioriterade trafikslagen som kan anses vara mest prioriterat på den aktuella platsen. Det blir också tydligt vilka intressen som kan hävdas gentemot cykelplanen, i det här fallet ekologiskt värdefulla träd. Det blir tydligt att andra värden som också kan anses rationella, kan hävdas och stå pall där andra, icke-vetenskapliga värden såsom upplevelsen av stadsrummet inte kan hävdas. Emmelin och Lerman (2006: 13) menar att denna expertstyrning hör ihop med ett vetenskapsrationellt förhållningssätt. Att cykelplanen gäller då måtten finns tolkar jag som att om ingenting finns utöver rent fysiska objekt vars särställning kan hävdas så ska planen följas även om andra ideér kan tala emot att bygga så.

I framkomlighetsstrategin är det utöver cykelnätet även andra mål med samma prioritet, däribland en attraktiv stad för gångtrafikanter och en bra kollektivtrafik. Rollen som trafikplanerare måste ju även inbegripa att mål som *”attraktiv stadsmiljö för gångtrafikanter”* ska ingå i utformningen av trafikrummen i den nya stadsdelen, och man kan tänka att denna fråga kan bredda trafikplanerarens resonemang något till att även innefatta resonemang kring vad som kan anses attraktivt vid olika tillfällen och för olika grupper. Planarkitekten menar att en del i ett attraktivt gaturum är att det är befolkat, och för att uppleva gaturummet som befolkat måste dimensioneringen av gaturummet begränsas, kanske särskilt med tanke på gångtrafikanter. Även om det finns stöd för ett resonemang kring denna typ av frågor i rollen som trafikplanerare så rör trafikplanerarens resonemang inte kommers eller attraktivitet, utan det som primärt beaktas är var i hierarkin ett stråk befinner sig eller vilka flöden det ska klara av. Detta stämmer väl överens med den kritik som finns av en rationell planering där kritikerna menar att den är blind för kvalitativa värden (Allmendinger 2009: 73-75).

Projektören beskriver att dennes roll i projektet består i att ta fram bygghandlingar och att göra området byggbart för en entreprenör. Samtidigt som projektören återigen distanserar sig och menar att alla beslut redan är fattade och att de beslut han tar gäller rent tekniska spörsmål som vilken typ av asfalt som ska läggas och hur tjock den ska vara eller hur många plattor som ska läggas och dylikt. Under senare delen av intervjun blir det ändå tydligt att han har en liten men betydelsefull roll i utformningen.

”[J]ag ifrågasätter den utformningen som man har tänkt sig för olika gator eller cykelvägar [...] Ska det verkligen vara såhär? Så jag har en viss möjlighet att påverka fast jag har inte nån sån här.. att jag bestämmer att det ska vara så eller så. Utan har trafikkontoret en strategi för att dom ska ha nånting här så är det ju så. Och jag följer det.. Sen är det.. Det är detaljer..jag får för mig att det tekniskt måste göras på ett bättre sätt.”

Projektören ger sig själv ingen eller liten betydelse i utformandet av cykelvägnätet som helhet och uppfattar att alla beslut redan är fattade när hans arbete påbörjas. Samtidigt är den roll informant 4 tillskriver sig av betydelse för utformningen, dels eftersom detaljerna har en stor påverkan på upplevelsen av vägnätet som helhet men också för att det sista ifrågasättandet kan göra att ogenomtänkta lösningar ifrågasätts en gång till. Då informant 4 beskriver sin roll så framstår det som att alla besluten är fattade när det landar hos honom, hans roll är att omsätta det till en byggbar verklighet. Här verkar projektören göra en skarp åtskillnad mellan design och konstruktion, trots att vissa konstruktioner kommer att påverka och förändra designen av infrastrukturlösningarna. Informant 4 distanserar sig från planprocessen, där han menar att områdets design utarbetas, och ser sig själv snarare som en konstruktör som ska omsätta detta till ett område som är byggbart och fungerande i praktiken. Att hans arbete, då han är tvungen att ändra detaljer för att kunna omsätta ideérna

till verklighet, också är design om än i detaljerna bortser han ifrån. Detta liknar i vissa mån hur Allmendinger (2009:49f) beskriver att synen på planering skiftar från design till vetenskap, och att planerarens roll därmed förändras från att vara en designer till att bli en vetenskapsman. Projektören vänder sig också ifrån processen och fokuserar istället på det mål som ska uppnås, i likhet med hur den rationella planeringen beskrivs i Allmendingers text där separationen mellan mål och medel framhålls (Allmendinger 2009:49).

Inte heller de andra informanterna lyfter projektören som viktig för utformningen av området. Även här kan det handla om att design anses vara att måla kartan snarare än det som sker när kartan omsätts till verklighet. Projektörens roll är att göra designen byggbar och omsatt i verkligheten, men platsens verkliga förhållanden kommer onekligen förändra detaljer, och vartefter verkligheten prövas kommer ytterligare förändringar vara nödvändiga. Men även om detta påverkar områdets faktiska utseende så verkar alla informanter överens om att det inte är design eller utformning.

FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL CYKELPLANEN OCH TILLHÖRANDE STRATEGIDOKUMENT

Informant 1 tar fasta på de strategier som styr markanvändningen, såsom FÖP och ÖP som utgångspunkt för sitt arbete. Det syns också på resonemangen som förs där olika intressen ställs mot varandra. I samtal om utformandet av huvudgatan där pendlingscykelstråket går säger informanten:

”Så ser utvecklingen ut i Stockholm [...] det är mycket att cykelbanorna får ta mycket plats, det är positivt i stort men det kan bli lite.. litegrann ibland på bekostnad av stadsmiljön kan jag känna, för att man är väldigt... det är liksom en godhet och en miljövänlighet som ibland blir lite enkelspårig.”

Men samtidigt anser planarkitekten att cykelplanen är ett bra hjälpmedel i arbetet för att få ett helhetstänk även om allt som står i den inte är möjligt att uppnå:

”[D]et blir en helhetstanke. Den är bra så. Men sen så är det ju det när man ska försöka pressa in den, den är ju som alla stor strategier så är den ju mer teoretisk och då handlar det ju om att platsanpassa och då kanske man inte alltid får ut hundra procent vad man hade tänkt sig. Men grunden är ju bra.”

Planarkitekten verkar mena att cykelplanen liksom andra liknande strategidokument anger riktningen och ger en bild av vad man kan önska sig, men att dessa inte kommer att helt kunna uppfyllas och att det heller inte är på det sättet de ska eller bör tolkas. När strategier för hårt styr planeringen verkar planeraren mena att den blir för enkelspårig vilket leder till tråkiga och oattraktiva miljöer. Tankegången kan härledas till kritiken mot den rationella planeringen ur en svensk kontext där den modernistiska planeringen drivits hårt och okänsligt på ett sätt som i efterhand orsakat en stor kritik mot de miljöer som skapats genom exempelvis miljonprogrammet (Tunström 2009: 29, 33, 68f). Informant 1 är väl medveten om detta och jämför sitt arbete i Hjorthagen mot andra stora projekt i Stockholm som har denna typ av planering. Planarkitekten är också aktiv i en miljö där det rådande idealet är förtätning, vilket också är den utbyggnadsstrategi Stockholms stad har för sitt bostadsbyggande. Framkomlighetsstrategin som styr cykelstrategin påpekar också problematiken med att försöka uppfylla alla trafikstrategier på alla platser, och påtalar att prioriteringar kommer behöva göras från fall till fall eftersom utrymmet för att uppfylla dessa krav inte räcker till. Planarkitekten tar det dock ett steg längre än vad strategierna gör och ställer inte bara trafikslagen mot varandra utan även trafikrummets platsanspråk mot andra värden som till exempel tät stad, attraktiva stadsmiljöer och trygghet, vilket dels kan vara ett uttryck för det rådande planeringsidealet inom professionen nämnt ovan, eller att planeraren själv värderar konflikterande mål högre, vilket i det här fallet skulle kunna vara en tät stad eller en stadsmässig karaktär. Jag menar att citatet ovan är ett exempel på att informant 1 dels har en annan målbild, och att denna ofta hamnar i konflikt med den målbild Trafikplanerare B har. Detta tas upp vid flera tillfällen vilket tyder på att det är en viktig fråga för informant 1. I en kollaborativ planering ligger fokuset mer på processen än på måluppfyllelsen (Tunström 2009: 149–151), och målen är inte heller något som ska komma utifrån som i den rationella planeringen, utan deltagarna ska i en demokratisk process tillsammans hitta dessa och avgöra vad som är viktigt (Emmelin och Lerman 2006: 15), även då intressen står emot varandra (Larsson 2011: 26), som i detta fall. Jag menar att denna typ av tankemönster bättre speglar planarkitektens synsätt där det är tydligt att vissa frågor inte är avgjorda och att olika konflikterande ideal måste jämkas ihop.

Trafikplanerare A berättar att då hon började arbeta i projektet, 2007, så fanns inte samma fokusering på hållbara transporter som vi ser idag vilket hon menar gör att de analyser som gjorts av behoven för cykeltrafik är ganska grova och måste kompletteras.

”Exploateringskontoret och Trafikkontoret som jobbade med de här strategiska frågorna hade inte den insynen i projektet så att jag tror inte att det var så väldigt detaljerat de strecken som de hade på sin karta, exakt här så skulle den här cykelvägen gå, utan jag tolkade det mer som att man identifierat samma behov av kopplingar som vi i projektet också såg att det fanns men att man inte givit så mycket riktlinjer kring.. vilka standarder som olika stråk behövde ha som man gör idag.”

Den cykelplan som upprättats året innan, 2006, skiljer sig från dagens cykelplan i och med avsaknaden av klassificeringar och standardiseringar av stråken. Synen på transportfrågor förändras under projektets fortlöpande, vilket därmed gör att nya kunskaper inhämtas. Samtidigt som arbetet med Hjorthagen pågår utvecklas därför mer avancerad cykelplanering, nya klassificeringar och riktlinjer utformas och styrdokument för cykelplaneringen tas fram av Stockholms stad. Om de riktlinjer och standarder som finns idag säger informant 2 såhär:

”Om man ska hålla högsta standarden för alla olika trafikslag då blir ju gatan väldigt bred. Och såna breda gator vill väl väldigt få människor ha. Inte på Trafikkontoret heller men absolut inte på Stadsbyggnadskontoret. Det blir ingen särskilt trevlig attraktiv stadsmiljö [...] så att man måste ju försöka hitta nån sorts samverkan för bästa möjliga lösning men man kan liksom inte planera för optimalt för alla behov.”

Trafikplanerare A har ett speciellt utgångsläge eftersom det finns flera planer att förhålla sig till under dennes tid i arbetet. Förhållningssättet till den första cykelplanen är löst och mycket tolkande vilket kommer sig av att hon menar att staden inte haft den insyn i projektet som krävs om detaljerade beslut ska fattas på den nivån. Det är möjligt att den pragmatiska hållningen jag tycker mig se som redovisats ovan istället är planeringspraktikens vardag. Då den information informant 2 ska luta sig mot är undermålig och de strategier som finns för att styra planeringen håller på att omformas så är det möjligt att det pragmatiska förhållningssättet är en följd av detta, och inte en annan grundsyn på planering. Taylor (1998: 72f) menar dock att planeraren ska beakta de alternativ som ses som rimliga och efter bästa förmåga försöka lösa uppkomna situationer, inte sträva efter att beakta varje möjlig kunskap. Det blir här svårt att särskilja vad som är orsaken till planerarens rationella sätt, då både vardag och teori kan ge samma resultat.

Frånvaron av konkreta standardiseringar i planen ställer krav på informanten att själv göra många avväganden, det är också möjligt att detta påverkar förhållningssättet till de rekommendationer som faktiskt finns i planen (från 2006) då denna antas och förväntas börja påverka planeringen. Trafikplanerare A:s syn på dokumentet i sin helhet blir som ett generellt rådgivande dokument snarare än ett specifikt avgörande. Det är möjligt att denna syn på den tidiga cykelplanen färgar av sig i tolkningen av dess efterföljare. I den senare planen är staden mer klar i sina ställningstaganden vilket ger en möjlighet till en mer bokstavlig tolkning av dokumentet. Trots detta så behåller trafikplaneraren sin tolkande hållning till planen och skiljer sig därmed markant från den efterföljande trafikplaneraren. Trafikplanerare A:s förhållningssätt till cykelplanen närmar sig mer planarkitektens syn då hon menar att andra värden, såsom en attraktiv stad, är likställda eller överordnade att alla trafikantgruppers behov tillfredsställs på varje plats och att planens uppfyllande därmed inte är önskvärt eftersom det i slutändan innebär en miljö som inte är attraktiv för någon. Att kunskapssynen är mångfacetterad styrks av detta resonemang, där informanten tar in flera olika kvalitativa aspekter och påtalar att dessa ska ses som legitima och därmed värda att beaktas, men det varken styrker eller försvagar argumentationen om att det är en pragmatisk grundsyn som påverkar förhållningssättet till cykelplanerna och inte en pragmatik framtvingad av avsaknad av styrdokument. Klart är dock att informant 2 har en tolkande hållning till cykelplanen där målbilden ligger bortom cykelplanen. Målet är att skapa en fungerande stadsdel, inte att uppfylla alla de krav cykelplanen ställer.

Trafikplanerare B har också ett flertal strategier att förhålla sig till i arbetet, flera av dessa, däribland cykelplanen, har mynnat ut från framkomlighetsstrategin.

”Nu har vi en ny gångplan och vi har en cykelplan så vi har ju fler dokument att förhålla oss till som ger hjälp [...] det har inte funnits så mycket räkningar [på gångtrafik] så man vet inte vilka bredder som krävts för olika flöden. [...]Jag tycker att när

man fick cykelplanen så var det ju lättare att hålla på cykelmålet, man vet att på pendlingsstråk vill man ha dom här måtten. Det har känts lättare sen man fått tydliga.. vad man vill ha, sen så kanske inte det är möjligt men då har man börjat där i alla fall. Så får man tillslut kanske kompromissa lite överallt.”

Trafikplanerare B har en bild av planerna som hjälpmedel i styrningen av utformningen av områdena och som ett dokument att hämta information om förväntade flöden och tekniska lösningar på dessa behov. Vad som är önskvärt är tydligt utstakat även om det inte alltid går att uppnå.

Enligt trafikplanerare B anger strategierna det önskvärda resultatet, och när det inte finns plats att uppfylla det så kommer kompromisserna in. Jag menar att detta tyder på att målbilden för trafikplanerare B är det som anges i cykelplanen, snarare än att cykelplanens rekommendationer anger en riktning som ska hjälpa till att nå en målbild som ligger utanför den, vilket är en stor skillnad i synen på dokumentet gentemot trafikplanerare A:s och planarkitektens hållning som är mer tolkande. Trafikplanerare B vill här göra en bokstavlig tolkning av strategin medan trafikplanerare A och planarkitekten vill jämka ihop den med andra målbilder.

För trafikplanerare B gör synen på dokumentet att det bidrar med kvalitativa värden som ska uppnås, det bildar en mätbar grund att basera besluten på där måluppfyllelsen är mätbar i kvantitativa mått. Den typ av utgångspunkter och målinriktning tyder på ett vetenskapligt förhållningssätt där prognoser används för att styra planeringen som ofta är starkt centraliserad (Emmelin och Lerman 2006: 13). Tunström (2009: 175f) menar att diskursen är viktig och att planerare skolas in i att använda begrepp kopplade till olika ideal. I det här fallet menar jag att räkningar, flöden och mått är exempel på ord som kan kopplas till en naturvetenskaplig diskurs och att det påverkar hur informant 3 tolkar strategidokumentet.

Informant 3 verkar inte ställa alternativa värden mot värdet av cykelplanens förverkligande eller spekulera i andra alternativa sätt att utforma trafiken på trots att hon är medveten om att vissa problem kan uppstå till följd av att standardlösningar tillämpas oförändrade (diskuteras i nästa kapitel). Hur utformningen påverkas av det som redan finns byggt i angränsande områden diskuteras till viss del, men inte heller det verkar vara skäl nog till att spekulera i en alternativ utformning. Att cykelplanen och handboken används mer eller mindre som ett facit trots detta kan tyda på att trafikplanerare A uppfattar sitt handlingsutrymme som begränsat, på att kreativa lösningar inte premieras inom professionen eller på personliga egenskaper.

Projektören menar att Cykelplanen och framkomlighetsstrategin har spelat ut sin roll då dennes arbete tar vid, han uppger att det inte är ett dokument han har läst eller som har någon betydelse för hans yrkesutövning.

CYKELPLANEN I INFORMANTERNAS PLANERING

I **planarkitektens** fall besvaras denna fråga delvis ovan, i och med att informat 1 inte betraktar sin roll som särskilt viktig för utformande av cykelinfrastrukturen utan överlämnar det till trafikplanerarna. Informant 1 förhåller sig därför till cykelplanen till stor del genom trafikplanerarna och cykelplanens betydelse för informantens arbete blir snarast en fråga om hur mycket plats infrastrukturen ska beredas. På frågan om Cykelplanens betydelse för planarkitektens arbete säger hon såhär:

”Det integreras ju i alla planer, man försöker ju tillgodo.. Så att säga, dom frågorna bevakas ju av väldigt mycket av trafikplanerarna. Om vi ska gå igång med ett projekt så vet som ju att men här planerar vi, det här är ett pendelstråk, då markerar vi ut och tar hänsyn till det när vi dimensionerar gator och sådär. Det är den konkreta påverkan som det har, kan man säga. [...] Men om jag ska vara ärlig så kan jag bara den i grova drag, det är ingenting som jag sitter och läser så.”

Även om informant 1 lämnar över dessa frågor till trafikplanerarna så finns ändå en medvetenhet kring frågorna. De utformningsfrågor gällande cykelinfrastrukturen som lyfts under intervjun och som också kan återfinnas i cykelplanen visar på en medvetenhet kring dessa frågor hos planarkitekten. Dessa frågor gäller genhet och kopplingar, beläggningen (gällande cyklisters komfort), konflikter med kollektivtrafikresenärer, banornas bredd, samlokalisering av trafikslag och riktningen på banorna. Dessa frågor diskuteras från olika perspektiv, genom jämförelser mot tidigare trafikplaneringsideal, mot stadsplaneringsideal och ur ett flertal olika användarperspektiv. Planarkitektens syn på prioriteringsordningen är luddig och svår att följa.

”Även om vi ska ha en prioritering av i första hand gång cykel och kollektivtrafik och sist privatbilism så blir det ju ändå en.. i själva gatan inte en så tydlig, det finns ingen nedprioritering av bilar där som har varit möjlig i huvudgatan. Sen kan man ju

titta på lokalgatorna så är de ju inte utformade.. alltså de här gångfartszonerna är ju inte bilar... Ja de har inte samma utrymme såklart men det är ändå möjligt att köra där. Så det är ungefär så som man fått prioritera.”

Det verkar som att det hos informant 1 finns en kunskap om prioriteringsordningen, men samtidigt syns bara ett fåtal exempel på hur den konkretiseras i den byggda miljön eller i planerna i intervjun. Ett exempel är att parkeringsplatser för bilar hänvisas ner under husen och att annat är att cykelbanorna är generöst tilltagna där pendlingsstråken löper.

Planarkitektens avståndstagande gällande cykelplaneringen är tydlig. Hennes relation till cykelplanen sker snarast genom trafikplaneraren, där denne får bevaka dessa frågor och ställa upp det ramverk som planarkitekten ser. Skälen till att informant 1 inte förhåller sig till cykelplanen är sannolikt lika de som gör att hon relaterar till cykelplanen genom trafikplaneraren, redovisade ovan. Det kan också vara så att planarkitekten ser det som att det ramverk som sätts upp och hävdas utifrån cykelplanen inte går att rucka på och att frågan därmed blir ointressant. Då handlingsutrymmet på området är begränsat väljer planarkitekten istället att fokusera på andra frågor där hon har större handlingsutrymme och möjlighet att påverka. Något som styrker det senare är att hon försöker påverka bredden på gatorna utifrån stadens förtätningsstrategi. De olika yrkeskategorierna har olika verktyg för styrande till hands, och det är möjligt att hon kan påverka i utformningen av gaturummet i större utsträckning om hon tar stöd i en annan strategi som är ett politiskt förankrat mål än om hon ifrågasätter huruvida måtten i cykelplanen verkligen kan anses rimliga på den aktuella platsen. En diskussion kring om de mål som sätts upp med en rationellt inriktad planeringsaktiv skulle för en kollaborativt inriktad planerare troligtvis bli fruktlös då dessas syn på processen skiljer sig så väsentligt. Den rationella planeringsaktiva menar att besluten är fattade utanför processen (i cykelplanen) och att dennes uppgift är att uppfylla dessa med hjälp av de mallar som finns att tillgå (Allmendinger 2009: 49–51), medan den kollaborativa planeraren menar att en gemensam målbild ska skapas (Allmendinger 2009: 210). Jag menar att informant 1 då istället använder de verktyg som står till buds och hävdar ett konflikterande, politiskt förankrat mål som därmed också kan anses rationellt och som återfinns i stadens förtätningsstrategi.

I intervjun med **Trafikplanerare A** framkommer det att kravbilden på cykelinfrastrukturen förändras kontinuerligt i takt med att kunskaperna kring cyklande ökar. Under de tidiga skedena sker besluten om vilken standard som anses rimligt i samråd med trafikkontoret. Från första början var tanken att ha cykelfält i gatan på samma sätt som i Hammarby Sjöstad eftersom det då ansågs vara en god standard för cyklister. I ett senare skede ändras synen på cykelfälten och planeringen inriktas istället på att anlägga dubbelriktade cykelbanor. Informant 2 menar att förändringen till stor del kommer sig av att cyklister börjar betraktas som en heterogen grupp med olika behov där cykelfält inte fungerar så bra för de grupper med större behov, som exempelvis barn. Lösningarna anpassas då för att istället möta de nya kraven i möjligaste mån. Trafikplanerare A påtalar problematiken med att justera lösningar i efterhand, där de investeringar som redan gjorts i infrastrukturen och de detaljplaner som redan antagits påverkar utformningen och begränsar möjligheten att lösa vissa problem vilket blir synligt i den färdiga utformningen av området.

Trafikplanerare A påpekar också att ägarförhållandena i de omkringliggande områdena påverkar möjligheten att styra utformningen. I de tidiga skedena inleddes ett samarbete med Kungliga Djurgårdsförvaltningen där olika lösningar kring cykelvägen föreslogs. Ombildandet av en ridväg till en dubbelriktad cykelväg blev resultatet av samarbetet. Den dubbelriktade lösningen fortsätter en bit ner på Fiskartorpsvägen då Kungliga Djurgårdsförvaltningen även äger marken som angränsar till Fiskartorpsvägen vilket därmed gör att det inte är möjligt att bredda upp den för att få plats med enkelriktade cykelbanor. Informant 2 uppger att det hade varit önskvärt att genomgående arbeta med ett system, men att det av ovan nämnda skäl inte var möjligt här.

Trafikplanerare A, som jag tidigare hävdar har en otvungen inställning till de styrande dokumenten verkar mena att det finns en problematik i att förutsättningar förändras men också att förutsättningar blir fastlåsta på grund av tidigare beslut och yttre omständigheter som staden inte har rådighet att påverka. Då förändringar sker i förutsättningarna anpassas arbetet till dessa och informant 2 verkar inte särskilt besvärad av att det färdiga resultatet inte når upp till de standarder som föreskrivs i cykelplanen. Jag inte se samma typ av frustration kring att målen inte uppnås på samma sätt som hos planarkitekten och den efterföljande trafikpla-

neraren, informant 3. Det som informant 2 verkar se som det största problemet är användandet av separata system på olika sträckor och den olägenhet det orsakar cyklisterna. Problemet är här inte att cykelplanens mått och riktlinjer inte följs, utan att lösningen inte blir bra för användarna. Även om man kan argumentera för att cykelplanen följs i alla delar är samma sak som att det är bra för cyklister så menar jag att det ändå syns en skillnad i hur de båda trafikplanerarna diskuterar problematiken. Trafikplanerare A lyfter inte planen som viktig, däremot lyfts cyklisterna. Detta kan tala för att planeraren har ett pragmatiskt förhållningssätt till situationen där sunt förnuft är en lika god grund att fatta beslut på som standarder som baseras på mätningar (Allmendinger 2009: 132). Detta ligger i linje med den pragmatiska planeringen, där det viktiga inte är vilken typ av kunskap eller teori som beslut baseras på, utan att lösningen fungerar i slutändan (Allmendinger 2009: 129).

Anledningen till att de två trafikplanerarna har en så skild syn på vad som hade kunnat göras bättre kan till stor del förklaras av deras väldigt skilda förutsättningar och deras inställning till hur cykelplanen ska tolkas som redovisats under tidigare rubriker. Inställningen till måluppfyllelsen skiljer sig också. Standardiseringen kommer in efterhand i arbetet för informant 2 vilket gör att det inte kan uppnås. Det ses heller inte som problematiskt, vilket troligtvis bottnar sig i trafikplanerare A:s syn på strategierna där hon menar att en eftergift är nödvändig för att behålla stadens andra värden.

Trafikplanerare B:s direkta förhållningssätt till cykelplanen är påtagligt. Den utgör ett stöd i argumentationen för informant 3 då olika intressen står emot varandra. Det är tydligt att den kan användas för att hävda att cyklande och cykelbanor ska ha rätt att ta utrymme i anspråk i de nya planer som upprättas, särskilt när det gäller stråk som har prioritet i cykelstrategin.

”Det är lätt att förhålla sig till [cykelstrategin] och säga att det här är viktigt för att här kommer det att cyklas mycket och många pendlingscyklister.”

Det är också tydligt att trafikplaneraren använder och argumenterar för använda lösningar utifrån cykelplanen, och att den därmed färgar formandet av området i hög grad. Breddmåttan är den fråga som kommer på tal allra flest gånger. Standardmåttan för de olika stråken är tydliga i cykelplanen, men inte alltid lätta att efterleva i den praktiska planeringen eftersom existerande infrastruktur, byggnader i området, topografiska förhållanden, bevarandevärda träd och tekniska system påverkar möjligheterna att utforma gaturummet, och då särskilt att påverka bredden. Det är tydligt att informant 3 försökt påverka utformningen till att möta de standarder som föreskrivs. Att använda den enkelriktade trafiklösningen som Cykelplanen förespråkar tas också upp ett flertal gånger. Lösningar som upphöjd cykelbana för att göra konfliktpunkter säkrare samt ett minskat antal korsningspunkter lyfts av informanten liksom tydlig vägvisning, avgränsning gentemot gångtrafikanter, obruten cykelbana bakom busshållplatsen, hastighetsdämpande åtgärder för bilister, och beläggningsfrågor.

”Vi [vill] ha få konfliktpunkter eftersom det är [...] snabba cyklister som kräver stor framkomlighet och det är ju den olycksrisken med svängande trafik och ut och in vid alla de här cykelbanorna. Så att då har man väl försökt att helt enkelt få rimliga avstånd så långt som det är rimligt men inte ha för nära mellan korsningspunkterna helt enkelt.”

Ovanstående citat visar på ett av de sätt informant 3 tolkar och konkretiserar ett av cykelplanens huvudmål, att pendlingsstråken ska vara säkra. Det kan också tolkas som att det visar på en konkretisering av prioriteringsordningen där bilister nedprioriteras genom att deras in- och utfart förhindras på vissa gator och där de som korsar pendlingsstråket belastas med farthinder. Cyklisterna på stråket har företräde i korsningarna, har en jämn nivå på underlaget och har fritt tillträde till korsande vägar. Ett annat exempel informanten tar upp gällande prioriteringsordningen är hur trafiken i vägbanan hanteras:

”Det ju bara ett enda körfält så bussen kommer samsas med biltrafik, och när bussen stannar så får all trafik stanna bakom. Cyklarna kommer ha ett separat enkelriktat stråk som är två meter brett på varje sida. Och mellan körfält och cykel så är det ju angöring till kvarteren.”

De viktiga busstråken har en särställning i och med att dessa mått inte går att tumma på på samma sätt som gång- eller cykelbanornas där en lägre standard kan väljas då platsbrist uppstår, men i detta fallet tvingas bilisterna stanna bakom bussen då den släpper av och på passagerare vilket gör att man kan se tydlig ambition att nedprioritera bilar även om de fortfarande kan nyttja samma vägrum. Det finns exempel i området på

gator som inte kunnat breddas. Gatan är utmärkt som lokalt rekreationsstråk för cykel men används också av kollektivtrafik och gående. Här har man i slutändan valt att prioritera cykelbana på bekostnad av gångtrafikanternas utrymme.

Trafikplanerare B tolkar cykelstrategin som en handbok där råden i den inte ska omtolkas utan tillämpas direkt, vilket redovisas under ovanstående fråga. Mått i den blir gränsvärden som inte utan starka skäl ska underskridas. Den används också till att argumentera utifrån, och denna direkta tillämpning blir tydlig då många lösningar och mått i området är hämtade direkt ur den. Detta tekniska och icke-tolkande förhållningssätt kan tyda på en vetenskapsrationell kunskapssyn hos informant 3, där besluten redan avgjorts på en högre nivå tidigare och där den mest rationella lösningen redan finns att hämta i planen. Detta är i hög grad en bedömning som utgår från ett vetenskapligt synsätt där längder, bredder, höjder avgör om målet är uppnått eller ej uppnått. Denna vetenskapliga bedömning är det som legitimerar besluten (Larsson 2011: 26). Då avsteg görs från den så finns klara skäl och tydliga argument till varför avsteg gjorts. Dessa rör teknikaliteter som markägandeförhållanden, tekniska system i marken eller redan antagna detaljplaner. Bristen på diskussioner kring alternativa lösningar kan stärka tolkningen av trafikplanerare B:s kunskapssyn. Enligt ett rationellt synsätt kan den mest rationella lösningen räknas fram eller uppnås med hjälp av en mall (Allmendinger 2009: 49–51), och då finns heller inte skäl till att fundera över alternativa lösningar. Informant 3 är dock inte blind för de problem som uppstått utan diskuterar några av dem, redovisat under nästa frågeställning.

Trafikplanerare B mycket mer direkta koppling till cykelplanen avspeglas också i hur hon talar om de lösningar som tillämpats, särskilt om man jämför med planarkitekten som visserligen har en hel del kunskaper, men som diskuterar dessa mer begränsat. Det är hos trafikplanerare B mycket tydligt hur logiken kring olika lösningar ser ut, då särskilt hur prioriteringsordningen kan argumenteras utifrån valda lösningar. Där planarkitekten har svårt att tydliggöra hur detta förverkligas i den byggda miljön har trafikplaneraren har flera konkreta exempel och kan tydligt beskriva hur detta förverkligats i området.

Projektören hänvisar inte alls till cykelplanen och motiverar heller inte några av sina lösningar utifrån den.

DISKUSSIONER KRING LÖSNINGEN

Planarkitekten beskriver att staden har en ambition att skapa bra förutsättningar för cyklister och att det är en positiv utveckling men samtidigt syns det att hon i vissa fall tycker att det är problematiskt eftersom det inte alltid är förenligt med stadsbyggnadsprincipen. Hjorthagen rymmer alla typer av stråk som finns omnämnda i cykelplanen, och dessa ska förhålla sig till både äldre gator och helt nya strukturer. Gällande områdets huvudgata som innehåller körfält för bussar, angöring, cykelpendlingsstråk och gångbanor säger informant 1 såhär:

”[D]et finns en ambition om att skapa bra förutsättningar för cyklister [...] det ska vara breda cykelbanor och det ska vara asfalt och liksom.. bra. [...] Samtidigt kan man inte göra avkall på bredden för en buss [...], bilar har den bredd som dom har och dom gående ska också prioriteras.. och om man då lägger alla prioriterade saker bredvid varandra så får du en jättebred gata. [...] Så vi hade otroligt långa diskussioner [...] där stadsbyggnadskontoret ihop med exploateringskontoret tyckte att man skulle försöka begränsa utbredningen litegrann medan trafikkontoret gärna ville bredda upp gatan ännu mer.”

Här blir det huvudsakliga problemet att alla de olika användningsområdena ska ha sina minimimått uppfylla, och att gatan i och med det tillåts breda ut sig. I området finns ett stråk utmärkt som huvudstråk för cyklister och två som är lokala rekreationsstråk. Huvudstråket går längs Storängskroken och lokalstråken med cykelväg går dels längs Gasverksvägen som är en befintlig väg som leder ner mot Ropsten och dels längs Lövängsgatan som efter korsningen med bobergsgatan blir Jaktgatan. Bredden på Gasverksvägen ansågs inte kunna ändras, där har därför gångbanan fått minskats ner för att ge plats åt en cykelbana. Detta diskuteras inte alls av informant 1, kanske för att lösningen är helt oproblematiserad i informatens ögon, eller för att det ligger strax utanför den detaljplan hon arbetat med. Jaktgatan/Lövängsgatan är belagd med gatsten istället för asfalt, vilket lett till kritik från cyklister i området då det inte är lika komfortabelt att cykla på. Informant 1 menar att det hela tiden är avvägningar mellan olika intressen, i det här fallet de rationella miljömässiga kraven där trafikanter som hävdar att det finns beläggningar som ger högre komfort och som ger upphov till mindre buller än vad den använda gatstenen gör. Samtidigt menar informant 1 att variationer i beläggningen

ger gatorna en egen karaktär, och att avsteg från den mest optimala beläggningen kan i vissa fall vara motiverade då det gäller vissa gator.

När planarkitekten resonerar kring lokalgatorna så gäller det åtgärder som gör att biltrafiken hålls nere på gatorna, såsom att parkeringsgarage läggs på andra sidan och att hastigheten hålls till gångfart. Enligt planarkitekten har det inte varit några diskussioner kring lösningen med blandtrafik på lokalgatorna.

”Om det beror på strategin eller bara ett allmänt hushållande av marken. Återigen där, skulle man lägga in separata cykelbanor så skulle det ta utrymme från nånting annat som skulle gjort att även dom gatorna hade vuxit så det är en fråga om vad man kan, var men behöver lägga separata cykelbanor och var man inte behöver det.”

Här verkar informant 1 betydligt mer tillfreds med lösningen som finns på lokalgatorna, och det är tydligt att det beror på att det är förenligt med stadsbyggnadsidealet.

Planarkitekten tar vidare upp den problematik som finns i innerstaden, där cykelbanorna ofta blockeras av bilar eftersom den används som tillfällig uppställning och att det kan finnas en problematik här då varor som lastas och lossas kan komma att dras över cykelbanan. Informant 1 jämför också trafiklösningarna i plan mot de planskilda systemen, och menar att det finns för- och nackdelar med båda och att de kan skilja sig beroende på vem som är brukaren av en miljö. Brukarens ålder, förmåga att hantera en komplicerad trafiksituation, tid på dygnet och om miljön är känd eller främmande för brukaren gör också att synen skiljer sig. Om barn i blandtrafik säger informanten:

”Det blir ju såklart konfliktpunkter sådär, det kanske är korsningar som man tycker blir osäkra eller att man... Så länge barnen behöver röra sig i en blandad trafikmiljö så måste de ju vara lite större.”

Informant 1 menar vidare att professionen verkar ha betydelse för hur miljöerna bedöms:

”Och då planskildhet och trafikseparering är ju ofta väldigt uppskattat av folk. Det är ju en större vurm för dom här mer stadsmässiga och täta lösningarna, tror jag, här i huset [stadsbyggnadskontoret] än vad det är hos folk i största allmänhet.”

På frågan om vad hon tänker om hur området blev säger hon:

”Jag är fortfarande fundersam över bredden på cykelbanorna måste jag säga, när jag promenerar Bobergsgatan bort mot Ropsten så tänker jag att det får tiden utvisa om man behövde såhär brett, om det här gaturummet blir bra eller om man skulle lagt en trädrad extra nånstans eller så. Men i stort så är jag nöjd, [...] men det blir intressant att se.”

Informant 1 reflekterar också om sina egna och sitt skrås preferenser gällande stadsplanering i stort: *”Det finns en vurm för dom här mer stadsmässiga och täta lösningarna, tror jag, här i huset [stadsbyggnadskontoret] än vad det är hos folk i största allmänhet.”*

I planerarens resonemang skymtar en övergripande motsättning mellan stadens ambition att bygga en infrastruktur som tillgodoser alla de prioriterade trafikslagets behov och viljan att hushålla med marken och bygga tätt. Under det skymtar ytterligare en konflikt gällande gestaltning och funktion. Planarkitekten tar återkommande upp frågor där den stadsmässiga karaktären står i konflikt med de utformningsrekommendationer som finns i de tekniska handböckerna.

Planarkitektens resonemang kring Bobergsgatan rör i huvudsak bredden, där hon menar att det genom en stor del av processen har diskuterats hur bred gatan behöver vara, och då i synnerhet hur mycket plats cykel- och gångtrafik får ta i anspråk. Informant 1 menar att när gatan har så många funktioner som ska få den plats de gör anspråk på så blir gatan för bred vilket gör att den inte längre överensstämmer med den övergripande stadsbyggnadsidén. Intressant nog ingår förutom vägbana, gång- cykelbana och uppställning även trädtrader. Informant 1 säger i den avslutande summeringen att hon ställer sig tveksam till gatans bredd men att det kanske borde funnits en extra trädrad någonstans. Den bredden som adderas då trädtrader läggs till i gaturummet problematiseras inte alls på samma sätt som en bredare cykelbana gör, vilket jag tror beror på att informanten själv värderar upplevelsen av staden, dess gestaltning och karaktär, högre än de mål som staden pekat ut som övergripande. Ett annat resonemang som stärker den tanken är hur lokalgatorna diskuteras där informanten tar upp diskussionen kring beläggningen på Jaktgatan. Jaktgatan är bredare, och innehåller ett cykelstråk som ligger högre i hierarkin än de andra lokalgatorna, men det är beläggningen och inte bredden som informanten diskuterar. Planarkitekten menar att det här är rimligt att göra avkall på cyklisternas bekvämlighet till förmån för att gatan ska få ha en egen karaktär. Sammantaget tyder det på

att det är inte en rationell täthet informanten vill åt, utan det är den stadslika formen. På Jaktgatan har den jämkning som Larsson (2011: 26) menar är utmärkande för kollaborativ planering skett, där de olika målen om stadsmässighet och möjlighet att cykla båda fått rymmas i utformningen och planeraren verkar överlag vara mer nöjd med den lösningen.

I resonemanget om stadsplanering i stort där planarkitekten menar att preferenserna skiljer sig mellan stadsplanerare och andra människor visar informanten tydligt en förståelse för dels de ideal som råder inom den egna gruppen, men också att andra människor har andra idealbilder. Också detta kan anses tyda på informantens kommunikativa läggning, då det rimmar väl med hur planeringsidealet beskriver att rationella lösningar inte går att finna då olika problem ställs emot varandra och preferenser skiljer sig åt mellan olika grupper (Allmendinger 2009: 212).

I och med den kollaborativa kommunikationens fokusering på samtalet blir diskursen viktig (Tunström 2009: 175f). Under intervjun berättar informant 1 om ett annat projekt i en förort uppförd under tiden för miljonprogrammet. Informant 1 kopplar detta område till begrepp som trafikseparering, gröna parkrum, cykelväg, planskildhet, bilbekämpande, parkeringsyta och utrymmeskrävande medan det rådande förtätningsidealet kopplades till ord som täthet, karaktär, cykelstråk, stadsmässighet och blandad trafikmiljö. Enligt Tunström (2009: 155) framhålls det ”traditionella” staden fram som ideal medan den ”moderna” staden bildar en motsatsbild till detta. Spår av detta kan också ses i planarkitektens beskrivningar av de olika områdena även om vissa ord och begrepp dyker upp i samband med båda idealen. Planarkitekten är dock mycket tydlig med att framhålla att båda idealen har fördelar och nackdelar, vilket tyder på en insikt och framförallt distans till både det föregående och det rådande idealet.

Informant 2/Trafikplanerare A har lämnat projektet för många år sedan och är inte delaktig i de slutgiltiga lösningarna, därför diskuteras dess inte särskilt mycket under intervjun. Informant 2 tar dock upp den cykelbana som på grund av begränsningen från en gällande detaljplan på ena sidan och ägandeförhållanden på andra sidan fick göras dubbelriktad i den första delen. Informant 2 menar att en enkelriktad bana också bättre skulle svara mot ett lokalt behov men att de här fick välja den näst bästa lösningen.

Den delen ingår i pendlingsstråket, men informanten talar inte om sträckorna på det sättet. Hon är den enda informanten som talar om pendlingsstråken även som ett lokalt behov. De andra informanterna är betydligt mer låsta till hierarkin i cykelplanen och verkar inte ha uppmärksammat problematiken på lokal nivå.

Även om det är tydligt att **trafikplanerare B/informant 3** med hjälp av cykelplanen har en bra överblick över cykelinfrastrukturen över hela staden på ett tydligt sätt så håller sig informant 3 under intervjun på ett konkret plan och talar mer om hur lösningar och strategier från cykelplanen praktiskt har tillämpats i området. Ord som gent, sammanhängande och säkert dyker upp under intervjun, och det är också på det sättet Stockholms stad beskriver att den framtida cykelinfrastrukturen ska uppfattas.

Trafikplanerare B förklarar att staden i tidigare strategier haft en annan syn än vad man har idag på vad som kan vara en god standard för cyklisterna. Generellt om cykelplanernas utveckling säger informant 3 såhär:

”Man har breddat på och gjort bättre lösningar i senare cykelplaner. Då [i tidigare cykelplaner] kunde man tänka sig mer cykelfält och att man cyklade mer på parallella gator som var lugnare [...]. Men det är inte riktigt samma tank nu utan nu är det ju breda bra cykelvägar med pendlingsstråk och huvudstråk. Men vi förhåller oss till tanket faktiskt, det är bara det att vi inte har måtten alltid.”

Trafikplanerare B kommer upprepade gånger tillbaka till problematiken som lyfts i citatet, platsbristen. Då Hjorthagen började byggas gällde en äldre cykelplan som accepterade smalare, dubbelriktade stråk på pendlingsstråken vilket senare orsakat en del problematik då området skulle byggas enligt standarden för den nya cykelplanen. Detaljplaner som redan upprättats begränsade möjligheten att bredda upp gatan, liksom ägandeförhållanden i angränsande markområden. Informant 3 berättar att pendlingsstråket därför är dubbelriktat den första biten in i området för att därefter dela sig och bli enkelriktat. Lösningen har blivit 50 cm smalare än de 2,5 m som är standardmättet för banor överst i hierarkin. Banan ligger upphöjd 6 cm gentemot

vägbanan vilket gör att korsningarna är hastighetssäkrade, och antalet utfarter med motorfordon som korsar pendlingsstråket är begränsat. Informant 3 påtalar att det i efterhand bli krångligare för cyklister där man byter över från ett system till ett annat och att det därför hade varit önskvärt om man kunnat hålla sig till ett enhetligt system. Det har också uppmärksammats efter byggnation att pendlingsstråket går via en väg som är ganska brant. Då det försvåras för cyklister har man valt att vägvisa stråket via lokalgatorna istället, förbi den branta passagen. Den vägvisade vägen kommer bli både flackare och genare, och så länge vägvisningen är tydlig menar respondenten att det inte borde vara problematiskt att använda sig av lokalgatorna eftersom dom är så pass lågtrafikerade. Detta kommer med stor sannolikhet betraktas som osammanhängande eller ologiskt för de cyklister som ska använda infrastrukturen, men det för inte respondenten något resonemang om.

Informant 3 nämner att en del av lokalgatorna har belagts med smågatsten, och för att förbättra för cyklister har man valt att lägga en remsa av slipad smågatsten. Dessa stråk ligger utanför bilarnas parkeringar, och i efterhand har man märkt att cyklister inte alltid vågar använda dessa av rädsla för att en bilist ska slå upp dörren. Denna lösning har bland annat använts på Jaktgatan/Lövängsgatan. Lösningen verkar få ligga kvar som den är, men informanten menar att där hade de kunnat göra en bättre lösning. Ett annat stråk som diskuterats är det lokala rekreativstråket på Gasverksvägen där man valt att bygga cykelbanor eftersom det anses motiverat då gatan leder till funktioner ofta besökta av barn och barnfamiljer, såsom skola och idrottsplats.

Lokalgatornas utformning tas inte upp lika ofta i intervjun, kanske för att separata lösningar för cykel inte finns där, utan lösningarna består i en utformning som främjar låga hastigheter. Då jag frågar om säkerhetsaspekterna på lokalgatorna så säger trafikplanerare B:

”På dom små lokalgatorna är det inte så mycket trafik och inga högre hastigheter, det är ju inga längre sträckor, det är korta snuttar in mellan kvarteren. Så att då så cyklar man säkert ibland trafik. Det är så man tänker. Och är man riktigt liten så får man ju alltid cykla på gångbanan.”

I intervjun uppkommer även sådana lösningar som varit föremål för klagomål efter byggnation upp. Ett av dessa berör cyklande inom området, på lokalstråken, som försvåras av de upphöjda pendlings- och huvudstråken som går genom området.

”Det blir svårt för dom som cyklar inom området [...]. Om man [...] ska cykla och handla eller hämta och lämna barn på dagis och sånt.. Man behöver en kant där det är nån nollning mot cykelbanorna så att man kan, utan att man då behöver kliva av eller.. ja.”

Kanterna som är till för att bilarna som korsar stråken ska tvingas sänka hastigheten, men dessa blir också till hinder för de som cyklar inom området. Trafikplanerare B menar att detta gör det obekvämt och krångligt att välja cykeln vid kortare resor som inte går långs med de större cykelstråken. I cykelstrategin finns inte några typlösningar för hur detta ska hanteras, vilket informanten också påpekar:

”Hade det funnits såna typlösningar [för att hantera kanter] hade vi säkert byggt bättre än vi byggt nu. Det kanske är en sån kompletterings.. I strategin. Att få stråken att hänga ihop i detaljerna.”

Det här är dock inte en helt ny problematik. Trafikplanerare B påpekar att liknande cykellösningar även använts tidigare i Hammarby Sjöstad, och även där har problematiken med kanter inom området kommit på tal. Men eftersom en lösning på problemet ännu inte presenterats så har man ändå byggt efter samma princip i det här området och håller därför nu på och tittar på ett sätt att behålla kanten för bilarna men lösa problematiken för cyklister.

I resonemang kring andra frågor har det framkommit att trafikplanerare B har ett rationellt förhållningssätt till cykelplanen och dess tillämpning. Det skiner också igenom här, där de olika stråken bedöms till stor del utifrån om de uppfyller kraven eller inte. Trafikplanerare B:s förhållningssätt till cykelplanen blir än tydligare när lösningar som blir mindre bra tas upp, som de kanter som pendlingsstråket givit upphov till. Trots att problemet är känt sedan tidigare så faller valet på att använda lösningen. Detta ska nu, efter att området är byggt, ändras. Avsaknaden av typlösningar för den specifika situationen i kombination med att tjänstepersonen inte vill frångå strategin skapar här ett problem. För informant 3 är nyckeln till att göra ett bättre arbete att hand-

boken blir bättre, inte att hon förhåller sig annorlunda till den eller frångår den. Detta kan te sig ologiskt, men flera förklaringar till det är möjliga. Informant 3 kan uppleva sitt handlingsutrymme som begränsat eller att hon är rädd för att ta ansvar för de konsekvenser en egen, ny lösning skulle innebära om den inte fungerar som tänkt. Den rationella grundsynen jag menar att informant 3 visar tecken på kan vara en del i detta. Inom den rationella planeringsteorin ska målen förankras politiskt, och planeraren ska förhålla sig till och uppfylla dessa i största möjliga mån (Allmendinger 2009: 63-65). Jag har tidigare argumenterat för att informant 3 ser själva cykelplanen som målbilden, inte som en tolkning av den. I cykelplanen står det att:

”Denna cykelplan syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen ska fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, såväl infrastrukturella som drift och underhåll och kommunikation. Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister och för att få fler att cykla.”

Cykelplanen ska alltså, generellt, underlätta för cyklister, men huvudfokus ligger på dem som arbetspendlar. Här avgörs prioriteringen mellan cyklisterna politiskt, det är pendlingscyklisternas som anses viktigast. Ur en rationell planeringsteoretisk ståndpunkt ska planeraren alltså inte avgöra om målen är rimliga, utan hon ska uppfylla dem. Den valda lösningen uppfyller på ett rationellt sett målen, kanterna prioriterar den som befinner sig högst upp i stråkhierarkin, på pendlingsstråken. Informant 3 påtalar också att planeringen inte syftar till att försvåra för cyklister som cyklar inom området, och efterlyser för att bättre kunna lösa problemet bättre typlösningar, alltså en justering av målbilden.

Även trafikplanerare B uppehåller sig mycket vid stråkens bredd, särskilt då huvudstråket som inte nått upp till det föreskrivna breddmåttet. Intressant är att trafikplanerare B inte beskriver de diskussioner som planarkitekten berättar om utan beskriver istället andra frågor, cykelbanor eller cykelfält samt hur dessa skulle ligga. Trafikplanerare B menar istället att det var många diskussioner om hur Gasverksvägen skulle hanteras, vilket planarkitekten i sin tur inte nämner. Att den konflikt som planarkitekten nämner inte syns i trafikplanerarens resonemang kan tyda på att det är en mer angelägen eller känslig fråga hos den ena parten än hos den andra, eller att de har olika uppfattningar om huruvida de strävar mot samma mål eller inte. Min tolkning är att planarkitekten har ett bakomliggande mål som är att skapa en attraktiv stadsdel, vilket inte uppfattats av trafikplaneraren då denna målbild lätt göms bakom eller smälts samman med det av staden uttalade målet att bygga tätt. När planarkitektens målbild hotas eller förhindras att uppfyllas på grund av att cykelplanen påverkar stadsdelens gestaltning blir det ett problem eftersom gestaltningen i sig inte kan hävdas gentemot målet att ha en god cykelinfrastruktur. Eftersom planarkitekten backar gällande utformningen av cykelinfrastrukturen märker trafikplanerare B inte detta utan menar att de alla strävar mot samma mål. Planarkitekten i sin tur nämner inte de långa diskussioner trafikplaneraren menar att Gasverksvägen gav upphov till, vilket kan tyda på att hon såg mindre av ett problem där eftersom vägen inte kunde breda ut sig då andra intressen starka nog att trumfa cykelplanen kunde hävdas.

Projektören menar att cykelplanen och framkomlighetsstrategin helt saknar betydelse för hans arbete, och han nämner endast de dokument som han känner till att trafikplanerarna arbetar efter. Han menar vidare att han inte har haft någon inverkan på utformningen av cykelbanorna utöver att lösa små detaljer. Jag väljer ändå att diskutera den inverkan informant 4 haft på området här eftersom jag menar att informantens arbete har en betydelse för hur väl upplevelsen av området i slutändan kommer att överensstämja med den bild cykelplanen ger.

”Vi tittar på verkligheten, hur ser det just på dom här ställena och så föreslår vi en lösning på det eftersom det inte var gjort så från början. Det skulle inte vara nån sån kant att åka över utan det skulle var på nåt annat sätt och då försöker vi lösa det istället på plats. [...] Vi får ju ner uppgifter om att här vill man göra om [...] och då hittar vi på en bra lösning som funkar ute på plats.”

Ovanstående citat är ett exempel på den konkreta inverkan projektörens arbete har på cykelinfrastrukturen i området. Trafikplanerare B, informant 3, påpekar att detta är ett problem som måste lösas i området. Intressant är att problemet blir gemensamt, men det finns ingenting i intervjuerna som visar på att de har samarbetat kring lösningen av problemet eller ens diskuterat det. Ansvarig för att lösa problemet blir i slutändan projektören, och lösningens utformning kan ha stor påverkan på området upplevs, särskilt i de delar det drabbar huvudstråket och där pendlingsstråket leds tvärs över dessa kanter.

Informant 4 tar också självmant upp en cykelväg som han är involverad i att bygga men som inte ingår i det studerade området i Hjorthagen:

”Men vi har en cykelväg, en gång- och cykelväg som har gjorts speciellt, eller håller på och gör just nu, som... väl är lika stor [...] som en vanlig väg.. man kan ju tycka det.. men den ingår väl lite grann i nåt sånt här cykelstråk så därför har man gjort den bred som attan.”

Cykelbanorna är 2,5 m i vardera riktning och har stödremisor på 0,25 m utanför, så vägen mäter totalt 5,5 m. Informanten upplever det som lite överdrivet eller onödigt men uppger att det är utpekad som regionalt stråk och att Trafikkontoret bedömer den bredden som nödvändig. Projektören diskuterar inte bredden på cykelstråket längs Bobergsgatan, men i jämförelse är cykelbanorna där totalt 4 m. Skulle de uppnå angiven standard skulle de ta 5 m i anspråk, vilket ligger nära de 5,5 m som informanten beskriver som överdrivet.

Intressant är att det återigen är en informant som tar upp och ställer sig tveksam till en väl tilltagen infrastruktur för cyklister. Även om det inte uttrycks explicit så är det tydligt att projektören är klart skeptisk till Trafikkontorets prognoser om mängden av cyklister. Han tar också upp hur det finns en diskrepans mellan kommunen och invånarna i förståelsen av regler där informanten beskriver att det är förbjudet att cykla i en park om det inte är påbjudet att cykla. Informant 4 menar att människor i allmänhet inte förstår detta, utan de tolkar det som att det är tillåtet att cykla så länge det inte är skyltat om förbud.

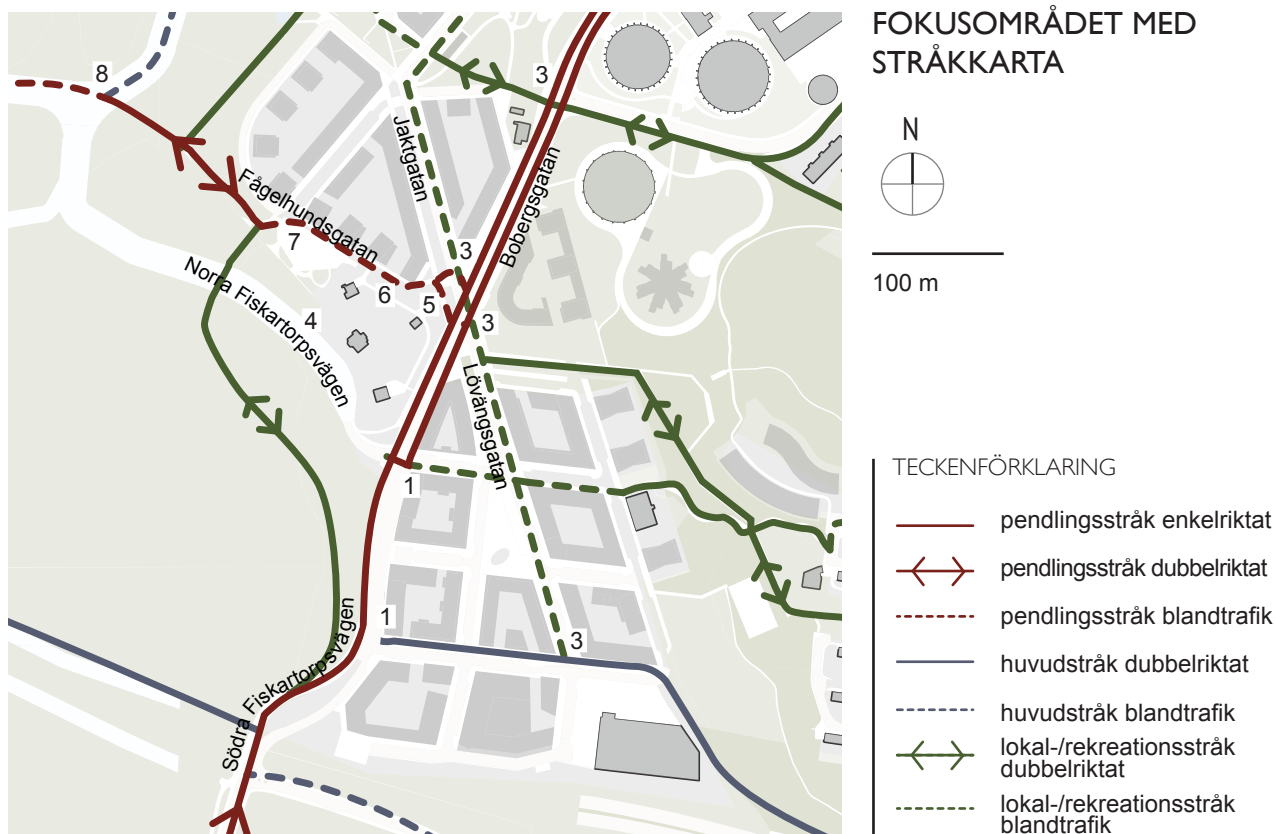
Det är svårt att skapa sig en bild av hur informant 4 ser på området, till stor del för att han själv anser att han inte haft någon påverkan på området och därmed blir fåordig i svaren på dessa frågor. Klart är dock att projektörens arbete har en stor betydelse för hur området kommer upplevas för cyklister, särskilt eftersom det är han som kommer göra den nya utformningen på de detaljer som väckt mest irritation hos användarna av området. Varför informant 4 själv inte upplever detta som betydelsefullt är svårt att säga.

Tydligt är att projektören får uppgifterna utifrån och hans arbete är att efter bästa förmåga och i egen skap av expert omsätta dessa i verkligheten. Det stämmer väl med den tydliga distinktion mellan formell och substantiell rationalitet som Allmendinger (2009: 63-65) beskriver, vilken kan tyda på att projektören har en rationell syn på processen. I arbetet betonas inte heller en diskussion med de andra i planeringsprocessen, trots att hans arbete borde vara av stort intresse för dem. Det finns heller inget i de andra intervjuerna som tyder på att ett sådant utbyte eller samarbete finns eller är viktigt. Expertrollen är starkt förankrad i den rationella planeringsteorin (Allmendinger 2009:49f), vilket också blir tydligt här där det är upp till projektören själv att efter givna förutsättningar hitta en lösning som uppfyller kraven.

Något som står klart är att projektören ibland ställer sig tveksam till de standarder som finns för vissa utformningsfrågor. Informant 4 verkar vara tveksam till om dessa är befogade i vissa sammanhang, och han verkar också ifrågasätta sådant som ur ett användarperspektiv kan tolkas som ologiskt. På denna punkt frångår projektören sin expertroll för att istället betrakta företeelser utifrån ett mer publikt perspektiv. Att anta ett annat perspektiv är inte karaktäristiskt för en strikt rationell planerare, men i det här fallet tolkar jag det som ett tecken på att projektören är närmre förankrad till en praktisk verklighet än vad de som har hand om den mer översiktliga planeringen ofta är.

5.2 DEN FYSISKA MILJÖN SOM RESULTAT AV CYKELPLANEN

Stockholms stad anger i sina strategidokument (redovisade i kap 4) ett antal mål som ska uppnås. Dessa mål stämmer i hög grad överens med det forskningen anger att cyklister efterfrågar. Jag tar här avstamp i min egen upplevelse av att vara cyklist och försöker med stöd i intervjuerna av stockholmscyklister och den tillgängliga litteraturen att förklara hur de lösningar som visat sig svåra att hantera kan upplevas. Cykelplanens huvudmål är att skapa en infrastruktur som underlättar för cyklister, därför kommer också dessa lösningar diskuteras i förhållande till cykelplanen, för att se om de problem den vill avhjälpa har lösts och om bilden som målas upp i cykelplanen överensstämmer med de nybyggda området. I den mån utformningen diskuteras av informanterna redogörs deras förklaringar till valet av utformning också här. I många fall kan en vald utformning eller lösning komma att röra flera olika problemområden och återkommer därför på flera ställen i texten. I de fall då utformningen av ett område redan beskrivits under en annan rubrik så hänvisas det till detta. Karta över området finns på sid 43, nummer inom klamrar i texten hänvisar till numrerade punkter i kartan.



Karta 1, baserad på kartmaterial från Stockholms stad och Tyréns 2016. Mina ändringar inkluderar ändringar i färg, namn på viktiga vägar och stråk och en justering av ett cykelstråk som var felaktigt markerat.

BYTE AV SYSTEM – ENKELRIKTAT OCH DUBBELRIKTAT

Som tidigare beskrivits så är pendlingsstråket dubbelriktat i Hjorthagens västra del där det angränsar mot Nationalstadsparken. Det övergår sedan vid Södra Fiskartorpsvägen till att istället bli enkelriktat med cykelbanor på var sida om Bobergsgatan [1]. Detta medför två huvudsakliga problem, att cyklister som färdas i nordöstlig riktning behöver korsa huvudgatan i området två gånger eftersom cykelbanan i Ropsten övergår till att återigen bli dubbelriktad samt att huvudstråket längs Storängskroken inte ansluter på ett enkelt och logiskt sätt till pendlingsstråket för dem som ska mot Ropsten.

Niska (2007: 26) tar upp flera situationer som cyklister upplever som störande och som kan uppkomma av denna typ av lösning. Alla typer av korsningar innebär ett hinder eftersom de oftast kräver en inbromsning antingen för att stanna för annan trafik eller för att de har en utformning med skarpa svängar (Niska 2007: 26, Snizek et al. 2013: 233), vilket också är fallet här.

Ofta innebär det också att cykelvägen blir en omväg då den korsar bilbanan upprepade gånger (Niska 2007: 27). Övergången mellan de olika stråken sker i en korsning som ligger i anslutning till en backe, och det är de cyklister som är på väg ned för backen som måste bromsa in för att byta sida. Att detta upplevs som än mer irriterande bekräftas i intervjuerna med stockholmscyklister, där de uppger att de ogärna bromsar ner den extra fart en backe bidrar med, särskilt då den åtföljs av en raksträcka och de måste använda mycket muskelkraft för att återfå farten de höll innan stoppet. De menar också att de är benägna att sänka säkerhetsmarginalerna för att slippa göra en inbromsning. Ogenomtänkta dragningar och en saknad kontinuitet i cykelvägnätet är också skäl till missnöje bland cyklister (Niska 2007: 35, 27, Snizek et al. 2013: 229, Koglin 2013: 149, 153). För de cyklister som färdas i nordöstlig riktning är det mycket möjligt att pendlingsstråket uppfattas som ogenomtänkt eller inte kontinuerligt då cyklisten inom loppet av en kilometer måste byta sida fram och tillbaka. Komplicerade trafikmiljöer uppfattas också som negativt hos många cyklister (Niska 2007: 28). Växlingen mellan dubbel- och enkelriktat på pendlingsstråket gör också att kopplingen från huvudstråket blir problematisk på södra sidan Bobergsgatan [2]. Eftersom pendlingsstråket ligger dubbelriktat på motsatt sida av vägen där huvudstråket ansluter så innebär det att cyklisterna måste ta sig över en korsning för att komma upp på pendlingsstråket. För cyklister som ska färdas i nordöstlig riktning på pendlingsstråket innebär det att de måste stanna upp för att korsa huvudvägen vägen, ta sig upp på pendlingsstråket, cykla

en bit, stanna upp igen för att återigen korsar vägen och ta sig upp på pendlingsstråket på samma sida som hon började. Det är dock mer troligt att vissa trafikanter istället väljer att cykla i körbanan trots att det innebär en mer komplicerad trafikmiljö då cyklisten befinner sig på en större väg, där de har parkerade bilar på sin ena sida motortrafikanter på sin andra sida.

Ett av målen för pendlingsstråken är att framkomligheten ska öka vilket kan ske genom att förutsättningar för att en jämn hastighet skapas. Åtgärder som uträtade cykelbanor eller att cykelbanor dubbelriktas för att cyklisten inte ska behöva korsar bilvägar upprepade gånger nämns (Stockholms stad 2012a: 13). I Hjorthagen innebär istället bytet av system att cyklisterna tvingas korsar samma väg upprepade gånger. I ”Cykeln i staden” beskrivs under allmänna utformningsmål att cykelåtgärderna ska vara väl anpassade till den omgivande stadsmiljön och hålla en enhetlig standard (Stockholms stad 2009: 16). Handboken anger vidare att enkelriktade banor är att föredra i stadstrafik eftersom det underlättar samspelet med bilisterna i korsningspunkter, men att det finns längre sträckor utan korsningar där dubbelriktade banor kan vara acceptabla och naturliga (Stockholms stad 2009: 20). De sträckor som nämns som exempel löper längs vattnet och saknar därför korsningspunkter, och den aktuella dubbelriktade sträckan längs Fiskartorpsvägen kan till stor del liknas vid dessa då den löper längs Nationalstadsparken där endast någon utfart från parkering korsar cykelbanan.

Vidare påpekas att särskild omsorg ska läggas vid utformningen av övergången mellan dubbelriktat och enkelriktat så lösningen blir attraktiv och enkel för cyklisterna (ibid.). Detaljutformningen vid cykelbanors början och slut är också viktiga, stora radier och små vinkelförändringar (exemplen anger 20 grader) höjer komforten för cyklister och förhindrar att dessa tvingas ut i körbanan (Stockholms stad 2009: 50). Jag menar att lösningen här inte lever upp till den som förespråkas av Stockholms stad då övergången är placerad där cyklisterna måste bromsa upp den fart nedförsbacken givet för att sedan med muskelkraft öka farten efter övergången. En övergång i början av backen hade ur en cyklists synvinkel varit att föredra. Vinkelförändringen mellan övergången är 90 grader vilket gör det svårt för cyklisten att cykla genom svängen utan att cykla ut i gångbanan. Dessa skarpa svängar som är svåra att cykla igenom drabbar också de cyklister som väljer att inte byta sida vid slutet av huvudstråket. Det är troligt att den dåliga kopplingen mellan huvudstråket och pendlingsstråket som orsakas av systembytet kan komma att skapa situationer som inte alla cyklister känner sig trygga med, vilket motverkar ett av de mål som nämns i cykelplanen, att skapa kompletta nätverk av trygga och cykelvänliga gator så att alla ska kunna tänka sig att cykla, även barn och pensionärer (Stockholms stad 2012a: 8f).

När trafikplanerare A kom in i projektet hade en första detaljplan tagits fram för de två första etapperna i Hjorthagen. Den gick inte igenom eftersom Länsstyrelsen hade synpunkter på hur närheten till Nationalstadsparken hade hanterats vilket ledde till att detaljplanarbetet startades om. Samtidigt har investeringar i infrastrukturen gjorts eftersom den behövdes i ett tidigt skede vilket lett till att dagvattenkultvertar och vattenledningar lags ner i marken under gatorna. Informanten berättar att det låser läget och korsningspunkterna för Bobergsgatan, Jaktgatan och Lövängsgatan. Samtidigt finns vid den här punkten en cykelplan från 2006. Den standardiserar inte stråken på samma sätt den nuvarande planen, och vilken standard som är lämplig för stråken i Hjorthagen bestäms istället i en dialog med trafikkontoret. Vid den tidpunkten anses cykelfält vara en god standard för cyklister, senare blir dubbelriktade cykelbanor det som föredras och sedan införs den standarden vi har idag där enkelriktade cykelbanor anses säkrast. Lösningarna fick då anpassas efterhand till de nya kraven som ställs på cykelinfrastrukturen. De nya kraven kan dock inte mötas i alla delar dels eftersom infrastrukturen ligger fast i gatorna, och dels eftersom det fanns antagna detaljplaner på ena sidan Fiskartorpsvägen och att Kungliga Djurgårdsstaden angränsar till vägen på andra sidan vilket till-



Skarp anslutning till cykelbana.

sammans förhindrar att vägen breddas tillräckligt för att få plats med enkelriktade cykelbanor. Informanten menar att ett av skälen till att cykelvägen enkelriktas är för att möta ett lokalt behov av cykelvägar. Även om önskemålet var att ha samma system hela vägen så är det denna lösningen som tillslut blev den möjliga.

Trafikplanerare B menar också att ett enhetligt system hade varit att föredra men menar att eftersom standarderna ändrades under projektets gång så har det inte varit möjligt att fullt ut möta de nya kraven eftersom det saknas utrymme. Hon beskriver förutsättningarna på ett liknande sätt som sin föregångare och menar att placeringen av övergången var den som ansågs bäst vid tillfället då den planerades med hänsyn till trädplaneringar, parkeringar och annat som planerats runtomkring. Trafikplanerare B lägger större vikt vid att stråken inte uppnår den standardiserade bredden än vad skiftet över mellan systemen medför för olägenhet för cyklisterna eller hur det påverkar kopplingen till huvudstråket. Även om smala banor som förhindrar omkörning är ett problem som ofta påtalas av cyklister så är min gissning att det är mer märkbart och irriterande för en cyklist att behöva stanna för att korsa en väg upprepade gånger eller tvingas ut i blandtrafik en större källa till irritation än de 2,5 dm som fattas på en annars ganska bred cykelbana. Samtidigt har staden en ambition att minska konflikterna mellan cyklister och gångtrafikanter, och det är möjligt att dessa konflikter kan uppstå på sträckan om cyklisterna på grund av platsbrist börjar svänga ut i gångbanan vid omkörningar och liknande. Det är också möjligt att bredden diskuteras mer utförligt eftersom informanten där har haft möjlighet att påverka på ett sätt som inte varit möjlig i korsningspunkten och att detta sedan återspeglas i materialet från intervjun.

Planarkitekten nämner att skiftet i systemen finns, men diskuterar inte detta vidare. Projektören uppger också att ägarförhållandena gällande den angränsande marken är det som gjort att cykelbanan fått vara dubbelriktad i den första delen, medan de tekniska systemen i gatan och den färdigbyggda sektionen styr utformningen till enkelriktat i delen strax före övergången. Projektören resonerar inte vidare om det är bra eller dåligt och lösningen som den blivit verkar inte heller bekymra honom, vilket till stor del kan bero på att han inte anser att det rör hans arbete.

KANTER

Kanter som gör att cyklisterna tvingas gå av cykeln eller lyfta cykeln i farten är ett problem som påtalas i litteraturen (Niska 2007: 23) samt i intervjuerna. I Hjorthagen är pendlingsstråk och huvudstråk upphöjt gentemot korsande bilvägar vilket är tänkt att hastighets säkra korsningarna genom att få bilisterna att sänka farten [3]. För cyklister som följer pendlingsstråket kommer denna lösning förmodligen fungera bra och få



Upphöjt för cyklister på huvudstråk.



Kanter som drabbar cyklister på lokalstråk.

de svängande eller korsande fordonen att sakta in vilket man kan anta upplevs positivt av cyklisterna. De cyklister som däremot följer lokala stråk eller ska upp på pendlingsstråket kommer dessa upphöjda banor istället innebära ett hinder, för de korsande cyklisterna innebär det flera upprepningar av detta. Cyklister har en aversion mot höjdskillnader som går tvärs över vägen (Niska 2007: 27), och undviker rutter med frekventa stopp (Pucher et al. 2010: 112). Det kan innebära en ökad risk att köra omkull, att cykeln tar skada om cyklisten kör för fort eller att last faller av cykeln. Cyklister har, gentemot bilister, sämre dämpning vilket gör att de upplever större obehag av ojämnheter i underlaget. Upprepade hinder längs en sträcka påverkar också mer negativt än enstaka hinder eftersom cyklisten ofta kan väja för enstaka hinder. Det är inte möjligt här eftersom hindret löper längs hela vägbanans bredd, vilket i kombination med att det förekommer upprepade gånger för de cyklister som korsar området förmodligen gör det än mer irriterande.

Det finns flera delar i cykelplanen som berör denna problematik, vilket delvis beror på att det berör flera typer av stråk där det kan vara en bra lösning sett utifrån kraven på det ena stråket medan lösningen stämmer dåligt överens med rekommendationerna på ett annat stråk. Sett utifrån de övergripande målen för hela cykelvägnätet så är ett av dessa att förbättra säkerheten för cyklister, och då berörs särskilt korsningspunkter eftersom det är här de allvarligaste olyckorna inträffar (Stockholms stad 2012a: 11). Ett annat av de övergripande målen att skapa cykelvänliga gator för att locka fler att cykla (ibid.), och även om det inte finns en självklar motsättning mellan dessa två mål så menar jag att det med den här lösningen blir det på olika stråk.

Utformningsrekommendationerna för pendlingsstråken förespråkar fält eller banor med en god framkomlighet och hastighetssäkrade korsningar (Stockholms stad 2012a: 18f), vilket denna typ av upphöjda banor ger. Vidare står det att staden aktivt ska arbeta för att höja framkomligheten på denna typ av stråk och en del i detta är att utforma korsningspunkterna så att cyklisternas framkomlighet främjas vilket denna lösning också kan anses göra. Båda målen uppfylls alltså för de cyklister som endast nyttjar pendlingsstråket i området eller har en kort resa upp till pendlingsstråket.

Områdets huvudstråk har också denna typ av lösning. Dessa stråk ligger alltså båda upphöjda vilket hade gjort övergången mellan stråken sömlös och sammanhållen om det funnits en bra koppling mellan huvudstråk och pendlingsstråk på ömse sidor Bobergsgatan [1]. Som tidigare nämnts innebär det att cyklister som färdas österut antingen får cykla i blandtrafik, eller välja en krånglig omväg via cykelbanorna. Vägen via cykelbanorna innebär att fyra stycken vertikala hinder ska passeras på en mycket kort sträcka. Huvudstråken är inte lika utförligt beskrivet i cykelplanen men det som förespråkas är en separerad cykellösning för huvudstråk vilket det aktuella stråket uppfyller. Stockholms stad också en generell ambition om att öka antalet säkra korsningspunkter, vilket också detta uppfylls på sträckan. Det som gör att kanterna riskerar att orsaka problem på detta stråk är inte på stråket i sig utan i anslutningen till pendlingsstråket, där dessa kanter riskerar att orsaka en ökad irritation vilket då gör att målet med cykelvänliga gator som lockar fler att cykla kanske inte uppnås. Olägenheten beror dock mycket på den individuella cyklistens preferenser.

För cyklister som följer lokalstråken i området innebär dessa upphöjda banor upprepade hinder [3]. Utformningsrekommendationerna för lokalstråk är mycket fattigt beskrivna i cykelplanen, den hänvisar istället till att utformningsrekommendationerna i handboken "Cykeln i staden, Utformning av cykelstråk i Stockholms stad" bör följas. Ett av de allmänna utformningsmålen är att stråken ska vara attraktiva och anpassade efter cykeltrafikens villkor (Stockholms stad 2009: 16). Utformningen är dåligt anpassad för cyklister på dessa stråk eftersom de höjda stråken innebär ett hinder och en olägenhet även för dem. Handboken anger samtidigt att möjligheten att göra cykelstråken genomgående då de korsar lokalgator alltid bör övervägas eftersom det säkrar en låg hastighet för insvängande bilister, belastar bilister på väg ut från lokalgatan med väjningsplikt och är bekvämt för cyklister och gående (Stockholms stad 2009: 22). Lösningen är alltså väl överensstämmande med de rekommendationer som finns i tillgängliga dokument, men ändå så innebär detta ett stort problem för dessa cyklister. Målen är i sig inte konflikterande, men lösningen som används gör att de blir det. Det finns ingen typlösning för just denna problematik, men gällande övergångsställen med korsande cykelbanor påpekas att en genomtänkt höjdsättning är viktigt för att undvika kraftiga ramper för cyklisterna (Stockholms stad 2009: 71).

Problematiken tas upp av två av informanterna, projektören och trafikplanerare B. Trafikplaneraren påpekar att problemet finns och att de försvårar för cyklister som cyklar inom området vilket inte är syftet med lösningen. Informanten påpekar också att en liknande problematik finns i föregångaren Hammarby Sjöstad som också byggt enligt samma princip. Informanten anger inte ett tydligt skäl till varför problematiken uppstått i området, men påtalar att avsaknaden av typlösningar och en tanke om hur stråken ska hänga samman i detaljerna saknas i cykelplanen. Informanten har i det här fallet kännedom om problematiken som uppstår och efterlyser en strategi för att lösa detta, men trots det har lösningarna i cykelplanen strikt tillämpats vilket gör att samma problematik nu uppstått på nytt och måste därför lösas i efterhand.

Projektören, som menar att han inte är aktiv i själva utformandet av området, menar att det blir hans uppgift att föreslå en alternativ utformning som kan lösa problematiken. Informanten menar att problemet uppstår i och med att Stockholms stad vill skapa en litet hinder för biltrafiken för att förbättra för cyklisterna men att detta också kommer att drabba cyklisterna i och med att dessa i stor del använder samma ytor och att de separata lösningarna korsar varandra på många punkter. Att hitta lösningar som endast kommer att påverka bilisterna blir då svårt.

OMDRAGNING AV PENDLINGSSTRÅK

Pendlingsstråket som ansluter in mot Albanoområdet i Stockholm har dragits om. Den ursprungliga sträckningen för stråket [4] löper längs Bobergsgatan och tar av upp via Norra Fiskartorpsvägen för att sedan mynna ut på Björnnäsvägen. Denna sträcka är färdigbygg med separat, dubbelriktad cykelbana. Då detta är en ny sträckning som är både genare och mindre kuperad än den gamla så har stråket istället skyltats om för att följa den nya sträckningen. Inga ombyggnationer har gjorts, utan förändringen innebär en omskyltning av pendlingsstråket och att cykelkartorna ritats om så den nya sträckningen anges som pendlingsstråk och den gamla som huvudstråk. Denna åtgärd gör att cyklister slipper ta en omväg via en brant backe vilket är en klar förbättring, men det påverkar också uppfattningen om pendlingsstråket och dess kontinuitet. För



PENDLINGSSTRÅKET I BILDER

Bildserien nedan visar hur stråket ser ut om det följs från söder till norr med start i korsningen Bobergsgatan/Jaktgatan, alltså i samma ordning som texten beskriver stråket. För att ytterligare förtydliga och fånga upp de detaljer som blir tydligare ur en annan vinkel har ett antal kompletterande bilder tagits i motsatt riktning. Dessa följer stråket i motsatt riktning, från norr till söder. Siffrorna inom klammer i bildtexterna är hänvisningar till sträckkartan på sidan 43.

Överst t.v. Vy in mot stråkets början/Jaktgatan från Bobergsgatan. Höjd- och materialskillnader.

Nederst t.v. Stråket sett från Jaktgatan [5].

Under t.h. Vy från gångbanan. Höjd- och materialskillnader.





Fågelhundsgatan. Farthinder utanför förskola [6].



Fågelhundsgatan. Höjd- och materialskillnader [7].



Grusvägen tar vid. Kant utan fasning [7].



Alternativ anslutning till grusvägen [7].



I motsatt riktning. Vy mot fågelhundsgatan från naturmark.



I motsatt riktning. Nedför kant [7].



I motsatt riktning. Vy mot Bobergsgatan/Jaktgatan [7].



I motsatt riktning. Vy mot fågelhundsgatan från naturmark.

cyklisten som använder stråket innebär detta att hon först cyklar på en bred, enkelriktad cykelbana för att sedan korsa gångbanan och ta sig ned till vägbansnivå. Här är trafiksituationen något oklar eftersom även en diagonal gata skär korsningen vilket gör att den vägbana som ska korsas är relativt bred [5]. Denna är också belagd med gatsten. Cyklisten fortsätter sedan på en lokal gata som har trottoarer men där övrig trafik blandas [6]. Cyklisten kommer efter det fram till ett område där gatan övergår i gångfartsgata, vilket är markerat med ytterligare en nivåskillnad och därefter är gatan belagd med plattor [7]. Cyklisten ska här göra en vänstersväng och ta sig upp för ytterligare en kant. Hon kan välja att ta en av två vägar som går upp åt samma håll här. Om hon tar den andra som är något mer direkt kommer hon att korsa gångfartsområdet där hon måste hålla gångfart. Hon kommer därefter upp på ett dubbelriktat stråk som löper över en bit naturmark för att sedan återigen komma ut på sträcka med blandtrafik [8]. Denna nya sträckning innehåller en hel del av de brister som påtalas av cyklister. Ogenomtänkta dragningar och en saknad kontinuitet i cykelvägnätet är övergripande problem som cyklister uppfattar som besvärande (Niska 2007: 27, 35), och det är troligt att cyklisten som använder stråket kommer uppfatta det som sådant. Att stråkens standard växlar på ett obegripligt sätt påpekas också i intervjuerna med stockholmscyklisterna och det är också min erfarenhet av att cykla i Stockholm. Cykling i blandtrafik är inte heller uppskattat av cyklister (Niska 2007: 39, Snizek et al. 2013: 232), särskilt inte då detta ska ske i närhet till parkerade bilar (Niska 2007: 39), och detta stråk innehåller den typen av trafiklösningar. Jag menar att detta försvåras ytterligare av att cyklisten kommer in på Fågelhundsgatan på höger sida, men måste ta sig över till vänster sida för att kunna ta av. Min egen erfarenhet är att det känns tryggare att följa kloss intill vägkanten i blandtrafik, och att det på grund av att jag som cyklist är oskyddad i trafiken och dessutom har dålig uppsikt bakåt, upplever det som obehagligt att svänga ut och byta till vänster sida av vägen. Det är också troligt att samspelet med bilister här försvåras av att avtagsvägen inte, från bilistens sida, upplevs som en korsning och att de därför inte förväntar sig denna typ av manöver från cyklisterna. Särskilda markeringar i gatan saknas för att förtydliga detta för bilisterna. Övergångar mellan olika stråk innebär ofta höjdskillnader som går tvärs över cykelvägen, exempelvis trottoarkanter, vilket är ett annat störningsmoment, likaså skarvar där väg går över i cykelväg (Niska 2007: 25-28). Detta förekommer ett flertal gånger då stråket är draget över på banor och vägar som inte ligger i nivå med varandra. Beläggning som är för grov är också störande för cyklister (ibid.), och detta förekommer längs det aktuella stråket i form av gatsten, plattor och grus. Gångtrafikanter som korsar eller går på cykelbanan tas också upp som problematiskt (Niska 2007: 23, Koglin 2013: 149, 153), i det här fallet är det troligt att denna typ av konflikt kommer uppstå eftersom stråket leds över gångbanor och på gångfartsgator på flera ställen, vilket gör det svårt för både cyklister och gångtrafikanter att göra rätt och undvika denna typ av konflikter. Stråkets vikt, utformningen och vägvisningen talar här inte samma språk, så det är möjligt att detta kommer att försvåra kommunikationen mellan olika trafikanter. Detta påverkar också stråkets vägvisning. Stockholmscyklisterna uppger att vägvisningsskyltarna för cyklisterna är svåra att läsa på håll och är placerade betydligt närmare korsningspunkterna. Detta utgör särskilt ett problem på de sträckor där hastigheten är högre, dels för att tiden från det är möjligt att läsa och reagera på anvisningen är kortare men också för att hastigheten ställer högre krav på cyklisten att hålla ögonen på vägen.

Enligt cykelplanen ska standarden på cykelinfrastrukturen på stråk med höga flöden av cyklister förbättras och nya länkar ska skapas där det finns potential för att cyklingen ska öka (Stockholms stad 2012a: 8f). Det aktuella stråket är utmärkt som pendlingsstråk och ligger därmed högst upp i stråkhierarkin. Flödena av cyklister bedöms bli höga och standarden på stråket har valts därefter. Stadens ambition för hela cykelvägnätet är att det ska vara sammanhängande, kapacitetsstarkt, framkomligt, tryggt och säkert för alla cyklister (ibid.). Det innebär också att hela nätet ska vara gent, och inte innehålla obegripliga avbrott (ibid.). För pendlingsstråken står det särskilt att dessa ska vara bekväma att cykla på samt erbjuda god framkomlighet, bra sikt och generösa kurvradier (Stockholms stad 2012a: 19). Jag menar att den standard som Stockholms stad beskriver i strategidokumentet inte uppnås på det aktuella stråket då stora brister finns i den fysiska miljön eftersom den till stor del inte är utformad för att hantera cyklister i pendlingstrafik. Den mest utmärkande bristen gäller framkomligheten. Ett mått på framkomlighet är medelhastigheten, den kan öka genom att antalet konfliktpunkter med andra trafikanter minskas, ha en hög beläggingsstandard och minska antalet stopp och inbromsningar (Stockholms stad 2012a: 21f).

Det är troligt att antalet konfliktpunkter kommer öka gentemot den gamla dragningen där stråket är anpassat till pendlingscyklister, till stor del beroende på en otydlig utformning och på att stråkets växlande standard flyttar cyklisten upp och ner i hierarkin. På markerad cykelbana är det tydligt för de flesta trafikanter att de befinner sig på just en sådan och att de därför ska flytta sig och lämna cyklisterna företräde vid ett möte. Cyklisten är högst i hierarkin på cykelbanan. I blandade trafiksituationer flyttas cyklisten ner och det är inte säkert att andra trafikanter anser att de borde lämna företräde, vilket gör att cyklisten måste anpassa sin hastighet för att olyckor inte ska uppstå. Cyklisten har inte heller företräde på en gångfartsgata. ”Cykeln i Staden” anger att gågator kan ingå i cykelvägnätet eftersom gångfart är ett relativt begrepp som inte hindrar cyklande i måttlig fart så länge inte konflikter med gående uppstår (Stockholms stad 2009: 39).

Den nya dragningen innehåller flera av dessa osäkra situationer i och med att cyklisten lämnar cykelbanan och istället korsar andra trafikanters stråk och cyklar via gator där blandtrafik råder. Antalet potentiella stopp och inbromsningar ökas också i och med detta. Cykelplanen anger vidare att pendlingsstråk ska ha generösa kurvradier, bra sikt samt att vägvisningen ska vara tydlig, att jämföra med bilvägvisningen (Stockholms stad 2012a: 19f). Sikten är skyddad för de cyklister som kommer från naturmarken, dels av vegetation men också av byggnader.

Cykelvägvisningen är av stor vikt för att cyklisterna ska hitta rätt, detta gäller särskilt då cykelstråket är skilt från biltrafiken (Stockholms stad 2012a: 10). Även i detta fall kommer utformningen och hänvisningarna tala skilda språk eftersom det är troligt att cyklisten intuitivt uppfattar att hon inte ska svänga in på mindre lokalgator utan hålla sig på det större stråket som mer liknar en genomfartsled. Det är möjligt att en viss förvirring kan uppstå, vilket särskilt påverkar de som cyklar första gångerna på ett negativt sätt. Sammanfattningsvis så förespråkar cykelplanen att framkomligheten ska öka genom att förutsättningar för jämnare hastighet ges (Stockholms stad 2012a: 13), men jag menar att den nya dragningen inte alls kan anses leva upp till den ambitionen.

Trafikplanerare B tar upp denna problematik under intervjun. Hon menar att cyklister gärna undviker stora nivåskillnader och att det ursprungliga förslaget innehåller en sådan brant backe. Byggnationen i området är dock redan klar vilket gör att cyklisterna istället leds via vägvisningar. Informanten menar att lösningen är att föredra framför ett stråk som innehåller stora nivåskillnader, och menar att det lösningen borde fungera bra bara cyklisterna hittar enligt vägvisningen. Hon menar vidare att lösningen är acceptabel eftersom lokalgatorna i området är lågtrafikerade. Samtidigt framhåller informanten, när hon talar om stråket på Bobergsgatan, att cyklisterna på pendlingsstråken är snabba och att det ställer höga krav på framkomligheten vilket gör att de arbetat aktivt med att få så få konfliktpunkter som möjligt. Informanten problematiserar inte vidare varför inte lösningen gjordes bättre under intervjun, men menar då jag ställer några kompletterande frågor i efterhand att den nya dragningen är en efterhandskonstruktion eftersom det saknades kännedom om höjden i den tidigare planeringen.

KOMPLICERADE TRAFIKMILJÖER

I området finns ett antal ställen där komplicerade trafikmiljöer uppstår till följd av den utformning som valts. Ett av dessa områden är mellan huvudstråkets slut i den norra änden och där det enkelriktade pendlingsstråket tar vid [1]. Utformningen av kopplingen mellan huvudstråket och pendlingsstråket finns beskrivet under ”byte av system” ovan och redovisas därför inte här. Niska (2007: 23) menar att alla situationer där cyklister tvingas ut i blandtrafik anges som problematiska av cyklisterna, särskilt i de fall där gatan är livligt trafikerad. Cyklisterna kan välja att använda övergångsställena istället för att cykla i blandtrafik, men då det innebär att de måste korsa vägen två gånger på en kort sträcka. Korsningspunkter upplevs ofta som negativa av cyklister, troligtvis för att dessa kopplas till en upplevd säkerhetsrisk (Snizek et al. 2013: 233). Det är tänkbart att en del cyklister kommer välja att cykla i blandtrafik istället. Detta styrks av det resonemang Niska (2007: 29) för där hon påvisar att cyklister är benägna att hitta genvägar för att göra färderna snabbare, även i fall då det bryter mot gällande trafikregler. Som skäl till detta uppges att cyklisterna inte anser att trafiken är anpassad till deras situation (ibid.).

Gatan detta gäller är områdets huvudled, det är där bussar och varutransporter trafikerar området, vilket sannolikt spår på otryggheten hos cyklisterna som ändå väljer den vägen. Detta styrks av intervjuerna med

stockholmscyklisterna. En av dessa, en kvinna i 30-års åldern menar dock att hon ibland föredrar körbanan eftersom hon anser att den tillåter högre hastighet och innehåller färre hinder än cykelbanan, men hon uttrycker samtidigt att hon inte skulle tillåta sitt barn att cykla om det inte funnits en cykelbana. Den andra stockholmscyklisten känner sig otrygg i blandade trafiksituationer, och han väljer bort cykeln som färdmedel i Stockholms innerstad eftersom det där uppstår så pass många konfliktsituationer med biltrafiken. Detta uttalande stämmer med hur Pucher et al. (2010: 111) beskriver att trafikvana cyklister tenderar att föredra vägbanan eftersom den anses mer gen och sammanhängande än de separerade cykelbanorna medan trafikovana cyklister föredrar separerade stråk.

Lokalgatorna i området är till stor del också blandtrafik [3]. Eftersom hastigheten är låg på dessa gator så bedöms risken för allvarliga olyckor vara liten. Den låga hastigheten hos motorfordon borde vara tillräcklig för att miljön ska kännas trygg för de flesta cyklister, barn är möjligtvis den grupp som kan bli drabbad av en minskad rörlighet här eftersom det är möjligt att deras föräldrar inte låter dem röra sig fritt i en blandad trafikmiljö. En av dessa lokalgator är Fågelhundsgatan, där det nya pendlingsstråket går [5–7]. Niska (2007: 24) påtalar att situationen utanför förskolor och skolor ofta upplevs som besvärlig eftersom det blir en speciellt trafiksituation där bilister blandas med gående föräldrar och barn, vilket gör att cyklister upplever att de får väja för alla dessa korsande trafikanter. Det är möjligt denna situation med förskoleverksamhet längs en gata med pendlingsstråk i blandtrafik kan bli ett problem, men det är också möjligt att föräldrarna till stor del väljer bort bilen här efter som området i övrigt inte kan anses särskilt bilbekämpande.

Cykelplanen anger att pendlingsstråk och huvudstråk ska ha separata banor, och vilken standard dessa banor ska ha är reglerad (Stockholms stad 2012a: 18). Eftersom huvudstråket knyter an till pendlingsstråket i den dubbelriktade delen för att sedan övergå till enkelriktat så uppfylls rent tekniskt dessa standarder och cyklande längs banor högst i stråkhierarkin sker enligt normen inte i blandtrafik. En situation där cyklisterna upplever sig tvingade ut i blandtrafiken är dock trolig på grund av infrastrukturens utformning.

Cykelplanen ger inga särskilda utformningskriterier för lokalgator, vilket är intressant i detta fall eftersom de flesta klagomål som uppstått i området berör dessa (läs mer under Kanter, Beläggning på lokalstråk och Cykelbanan ligger nära parkerade bilar). Dock anger cykelplanen att fokus ska ligga på att skapa cykelvänliga gator som alla trafikanter kan känna sig trygga på (ibid.). Om blandtrafik är en bra lösning för att uppnå det målet går bortom det här arbetet att avgöra, men klart är att det inte är helt oproblematiskt för alla trafikanter.

Ingen av informanterna tar upp blandtrafik på mer trafikerade gator i området som ett problem, inte heller påtalas att blandtrafik på lugna lokalgator skulle kunna vara ett problem. Informant 1, planarkitekten för dock ett intressant resonemang där hon jämför den trafikplanering som används idag och som till stor del förknippas med trafiklösningar i plan och trafikblandning mot områden med SCAFT-planering som karaktäriseras av planskildheter och separering. Hon menar att båda systemen har stora fördelar, och när ett område med SCAFT-planering förtätas måste försiktighet iaktas så de positiva värdena inte förstörs. Det som särskilt



Bobergsgatan. Komplicerad trafikmiljö för cyklister som följer vägbanan på motsatt sida.



En mindre trafikmogen cyklist kan uppfatta denna miljö som komplicerad eller svår att förstå.

lyfts som positivt i dessa områden är den separering som ger barn en större rörlighet eftersom de är tillåtna att röra sig fritt i området då detta kan ske utan att konflikter med motortrafik.

VAL AV BELÄGGNING PÅ LOKALA STRÅK

En del av lokalgatorna i området har belagts med gatsten eller plattor vilket har varit föremål för en del klagomål. Längs flera av dessa gator har dock stråk med slipad gatsten använts längs gatornas kanter för att underlätta för cyklister. Dessa stråk av slipad sten är dock belägen nära parkerade bilar (se kapitel Parkerade bilar nedan) vilket gör att cyklisterna ibland tvingas ut på oslipat underlag. En grov beläggning upplevs negativt av cyklister (Niska 2007: 26), vilket delvis beror på att cyklister inte har samma dämpning som exempelvis en bilist har.

Cykelplanen anger att om inte speciella skäl till varför annan beläggning väljs så är normalfallet svart asfalt, och om cykeltrafik och gångtrafik är separerad så ska det tydligt framgå av beläggningen (Stockholms stad 2009: 56). Används smågatsten kan den vara slipad för att få en jämnare yta (ibid.). Vidare påpekas i cykelplanen att beläggningen är av stor vikt för cyklisterna eftersom det har stor betydelse för cyklisternas komfort och kan också resultera i en förlängd restid (Stockholms stad 2012a: 10).

Två informanter tar upp och diskuterar detta. Planarkitekten menar att det är motiverat att variera gatornas beläggning då det ger vissa gator i området en mer speciell karaktär. Trafikplanerare B nämner också detta men menar att lösningen med stråk med slipa gatsten är godtagbar, däremot menar hon att närheten till de parkerade bilarna inte är helt lyckad.



En del av lokalstråken är belagda med slipad gatsten.



Cykelbanan ligger nära parkerade bilar.

CYKELBANAN GÅR NÄRA PARKERADE BILAR

På ett antal ställen i området är cykelbanan belägen nära parkerade bilar. Det rör särskilt de lokala rekreativstråken som beskrivs under ovanstående rubrik men det är också möjligt att problematiken kan uppstå i glappet mellan huvudstråk och pendlingsstråk för de cyklister som väljer att följa vägbanan, samt på Fågelhundsgatan i det fall föräldrar i större utsträckning hämtar och lämnar barn med bil. Då platsinventeringarna skett har bilar inte varit uppställda längs Fågelhundsgatan, men det finns inget parkeringsförbud som förhindrar detta. Om gatan blir mer trafikerad av föräldrar är det möjligt att det blir en situation där cyklisterna får cykla mellan bilarna i körbanan och de som tillfälligt står uppställda. Denna situation är dock hypotetisk, jag har inte kunnat observera detta under mina platsbesök och det är inte alls säkert att en sådan situation kommer uppstå. Det är dock en situation som upplevs obehaglig av cyklisterna (Niska 2007: 39).

I "Cykeln i staden" anges att måttet mellan kantsten och cykelbana ska medge att den bildörr öppnas och

kan inte minskas (Stockholms stad 2009: 46). I fallet med lokalstråket är denna utformning inte i linje med vad som rekommenderas i handboken.

Trafikplanerare B påtalar att denna situation finns och att den hade kunnat utformas på ett bättre sätt. Att utläsa varför detta problem uppstått är dock inte möjligt från tillgängligt material.

OTYDLIGHET I UTFORMNINGEN

Från intervjuerna med Stockholmscyklisterna påpekas att shared space-områden eller områden med en utformning där cykelbanorna inte är tydligt markerade upplevs som besvärliga, dels till följd av att de ofta är utformade med gatsten eller plattor, men också för gångtrafikanter inte alltid uppmärksammar att de befinner sig på cykelbanan till följd av den otydliga utformningen. Konflikter mellan gångtrafikanter och cyklister är vanligt, vilket också bekräftas i litteraturen (Niska 2007: 24). I Hjorthagen har torget beläget mellan Lövängsgatan och Storängsgatan fått kritik för att det varit för otydligt utformat. Där är gångytan närmast körbanan belagd med plattor. En liten höjdskillnad samt kantsten skiljer torgytan mot körbanan som består av gatsten. Cykelbanorna här består av slipad gatsten och flankerar körbanan. Utanför dessa finns angöring, och ytterligare en kant med gatsten och höjdskillnad upp mot trottoaren som även här är belagd med plattor. Ett annat exempel kan vara den situation som uppstår i korsningen Jaktgatan/Bobergsgatan i och med det shared space-liknande område som finns där. Detta berör särskilt de cyklister som följer det omdragna pendlingsstråket som nu kommer att korsa detta område och därmed lämnar cykelbanan.

Ett av cykelplanens mål är att antalet konfliktytor mellan gångtrafikanter och cyklister ska minska så att trafiklagen istället kan understödja och komplettera varandra (Stockholms stad 2012a: 8f). Samtidigt är det tydligt att utformningen på området inte tillåter några högre hastigheter, så ur säkerhetssynpunkt så kan utformningen vara mycket passande i ett område där det finns en önskan om att nedprioritera bilister.

Projektören nämner att otydligheten kring torgmiljön tagits upp som ett av de områden som kräver en åtgärd, och för närvarande finns tankar på att fräsa ner kontrastmarkeringar i kantstenarna. Då de andra informanterna inte diskuterar detta så kan orsaken till varför denna utformning valts inte finnas i materialet.

KAPITEL 6 | SLUTSATSER OCH DISKUSSION

6.1 SLUTSATSER

HUR FÖRSTÅR OCH TOLKAR PLANERINGSAKTIVA CYKELPLANEN OCH PÅ VILKET SÄTT TOLKAS STRATEGIERNA OCH ÖVERSÄTTS I EN PLAN?

Av undersökningen framgår att cykelplanen kan förstås och tolkas på olika sätt inom planeringspraktiken. Vid en första anblick kan dessa tolkningar te sig likartade, och det verkar initialt finnas ett samförstånd mellan de olika informanterna. Jag menar dock att så inte alltid är fallet, och att de skillnader som syns, om än subtila, är viktiga. Denna skillnad i respondenternas sätt att förstå och tolka de strategidokument som ligger till grund för arbetet med cykelinfrastrukturen blir viktig i och med att den i förlängningen kan komma att påverka samarbetet kring denna typ av infrastruktur. Jag menar att denna skilda förståelse och tolkning kommer sig av skilda kunskapssyner och konflikerande målbilder.

Av de fyra informanterna verkar två stycken ha liknande målbilder och en skiljer sig något. Den fjärde informanten kan sägas stå utanför planeringsprocessen, både informanten själv och de andra informanterna verkar betrakta det så. Materialet från intervjun presenteras ändå i arbetet eftersom informantens arbete, även om det sker efter att planeringsprocessen betraktas som avslutad, ändå har betydelse för de cyklister som i ett senare skede ska komma att använda området. Informanten förhåller sig dock inte alls till planen, vilket betyder att denne heller inte gör några tolkningar av den, varför slutsatsen gällande denna informant är att han inte påverkas alls av planerna, men informantens arbete påverkar ändå området.

Kunskapssynerna skiljer sig mellan de olika aktiva i planeringsprocessen. Planarkitekten utgår ifrån många olika kunskaper eller narrativ som berör platsen ur olika perspektiv och verkar jämställa dessa med varandra, ingen inbördes ordning syns. Dessa olika narrativ inkluderar olika vetenskapliga perspektiv, men dessa är inte överordnade de många kvalitativa aspekterna som också inkluderas och ses som legitima kunskaper. En bevarad ek förklaras här viktig utifrån en ekologisk aspekt, men det trädets tillförs området i form av ett historiskt perspektiv och den ökade attraktivitet det bidrar med i det nya stadsrummet ses som lika viktigt. De barriärer som finns i området förklaras av denna respondent ur en topografisk kontext, men också utifrån sociala klyftor ur ett historiskt perspektiv och den inverkan som dagens infrastruktur haft på området. Planarkitektens tolkning av cykelplanen blir därför ett visionärt dokument bland flera andra. Det ska ange riktningen för cykelplaneringen. Planarkitekten har dock en distanserad hållning till Cykelplanen, och det är tydligt att ett annat konflikerande mål är av stor vikt för planarkitekten, att skapa en tät, attraktiv stadsdel med en stadsmässig miljö. De krav som trafiklagen tillsammans ställer på gatan gör att dokumenten som styr framkomligheten inte blir kompatibla med informantens målbild. Det är därmed inte önskvärt för planarkitekten att strategin uppfylls i sin helhet på alla punkter, utan målet blir här istället att försöka sammanfoga ett antal olika mål och anpassa utformningen utefter vad gaturummet tål utan att mista sin stadsmässighet. Planeringen för cyklister får därmed ibland ta mer plats och ibland stå tillbaka. Informantens målbild speglar sig också i dennes förhållningssätt till det färdiga området där Planarkitekten inte uppehåller sig särskilt mycket i de färdiga lösningar som blivit. Samma lätta avståndstagnade hållning syns även här, och den utformningen som lyfts och diskuteras som viktig i området rör i stor del bredden på den färdiga huvudgatan, vilket jag menar beror på att det strider mot den täthet och karaktär informanten har som målbild.

Trafikplanerare A visar, likt planarkitekten, tecken på att ha en mångskiktad kunskapssyn. Det framgår inte lika tydligt som hos planeringsarkitekten men det är ändå tydligt att trafikplanerare A har en kunskapssyn som sträcker sig bortom den strikt vetenskapliga kunskapssynen till att även inkludera kvalitativa kunskaper. Trafikplanerare A verkar också mena att dessa är lika legitima och måste anses lika viktiga som den vetenskapliga kunskapen. Denna informant menar också att framkomlighetsstrategierna fullt ut applicerade inte är önskvärt eftersom detta skulle leda till oattraktiva miljöer för de människor som ska vistas i dem. Att en jämkning med andra mål därför är nödvändig. Målbilden är även hos denna informant en större täthet än det framkomlighetsstrategierna kombinerade tillåter, men samma fokus på karaktärsrämsighet och gestaltning som hos planarkitekten finns inte. Då det färdiga området diskuteras lyfter trafikplanerare A istället användarperspektivet och menar att det som borde innebära störst problem för användarna är att en enhetlig lösning inte har kunnat ordnas gällande dubbelriktad/enkelriktad cykeltrafik på pendlingsstråket. Denna

informant skiljer sig därmed ifrån både planarkitekten och sin efterträdare genom att fokusera på cykelinfrastrukturen, men ur ett perspektiv som snarare liknar cykelplanens huvudmål än detaljutformningen. Att det standardiserade minimimåttet på pendlingsstråket underskrids verkar inte vara av särskilt stor vikt eller betydelse för informanten, utan hur väl lösningen fungerar är det som avgör hur lyckad planeringen är. Detta rimmar också väl med informantens inställning till planen som ett visionärt dokument där målbilden för stadsdelen är en tät och attraktiv miljö där många intressen jämkas ihop.

Trafikplanerare B har en drastiskt skild kunskapssyn i jämförelse med de andra informanterna. Denna informant verkar endast ge legitimitet till kunskaper som kan hävdas vetenskapligt, även i de fall då dessa vilar på prognoser och inte faktiska mätningar. Det som synliggörs som viktigt blir prognoser som flöden av gång- och cykeltrafikanter, den natur som bedömts som ekologiskt värdefull och de topografiska hinder som finns i området. Denna informant ger uttryck för att besluten gällande gaturummets utformning redan är fattade. Dessa presenteras genom cykelplanen, och om inte några starka skäl eller hinder talar emot så ska de implementeras. Mycket är därmed redan avgjort i förhand, och trafikplanerarens roll blir att omsätta detta i praktiken på ett så oförvanskat sätt som möjligt. Denna kunskapssyn och syn på strategierna leder till att Trafikplanerare B tolkar cykelplanen på ett mer bokstavligt sätt än sina kollegor där måluppfyllelsen nås genom att de typlösningar, minimimått, beläggningsstandarder och trafikorganisation som cykelplanen föreslår följs på alla ställen där hinder för detta saknas. Detta färgar också informantens syn på området där denna informant är den som mest ingående diskuterar och reflekterar över den utformningen som området fått. Informanten diskuterar ofta lösningarna utifrån en detaljnivå. Det som lyfts som mest problematiskt är de kanter som uppstått på de lokala cykelstråken till följd av upphöjningen av pendlingscykelstråket, att pendlingscykelstråket inte uppnår standardbredden samt att det är dubbelriktad i en del. Andra utformningsfrågor såsom skyltning, omdragning av ett stråk, beläggning och angöring i anslutning till cykelbanan diskuteras också även om det inte verkar tilldelas samma vikt. Denna detaljutformningsfokusering är en följd av den målbild informanten har där cykelplanen ska uppfyllas igenom användandet av standarder och minimimått. När standarder inte uppnås hålls det därför fram som viktigt. Informanten lyfter dock frågorna kring användandet av standardiseringar till högre nivå och reflekterar över hur lösningarna i cykelplanen tillgodoser användare i ett regionalt perspektiv medan den missar de lokala cyklisternas behov i större utsträckning. Informanten skulle gärna se bättre typlösningar som tillgodoser samma behov hos cyklister på pendlingsstråk utan att dessa blir försvårande för lokala cyklister.

VAD BETYDER DETTA FÖR ANVÄNDAREN AV CYKELINFRASTRUKTUREN?

I området som helhet är det tydligt att cykelplanen har haft en stark inverkan och att utformningsrekommendationerna i cykelplanen och den tillhörande handboken tillämpats i hög grad, även om det i området också finns exempel på då den frångåtts.

Cykelplanen ger som det ser ut i praktiken både fördelar och nackdelar för dem som senare ska använda infrastrukturen den hjälper till att forma. Fördelarna ligger främst i att frågan kan hävdas som viktig, vilket verkar ha en påverkan på den plats cykelinfrastrukturen får ta i stadsrummet. Det gör att det finns en möjlighet att anlägga stråk med en hög standard. Tillämpningen av cykelplanen gör också att lösningar som förbättrar omständigheterna för cyklister beaktas. Detta kan röra utformningsfrågor som ger en högre framkomlighet och en högre säkerhet, särskilt på pendlings- och huvudstråken.

Men cykelplanen har också inneburit en del negativ påverkan i vissa delar. Vissa av lösningarna som hämtats direkt från cykelplanen är dåligt anpassade till platsen och till att fungera väl med den övriga infrastrukturen. Det har också visat sig svårt att fullt ut tillämpa strategin konsekvent, och även om det hade varit möjligt är det inte säkert att alla problem som uppstått helt kunnat undvikas.

Klart är att cykelplanen inte klarar att säkra en cykelplanering som uppnår de kriterier på genhet och konnektivitet som cykelplanen ställer. Tre huvudsakliga orsaker till varför dessa krav inte kan uppfyllas är: Att cykelplanen bara tillämpas där den får plats, att den innehåller målbilder och standardlösningar som blir konflikterande vid en praktisk tillämpning och att det finns en acceptans för undermåliga lösningar när oväntade problem uppstår.

EN CYKELPLAN SOM TILLÄMPAS OM PLATS FINNS

De lösningar som cykelplanen förespråkar framförallt för pendlingsstråk är så pass utrymmeskrävande att de är svåra att anpassa till en stadsmiljö, även vid en nyexploatering av ett område. I en miljö där utrymmet är begränsat, såsom i en bebyggd miljö eller som i aktuellt fall, där praktiska förutsättningar såsom ägandeförhållanden, existerande infrastruktur eller gällande detaljplaner begränsar utbredningen leder detta till att prioriteringar mellan de olika trafikslagen och anpassningar till befintligt utrymme måste ske. Dessa anpassningar kan fungera väl, men i det aktuella fallet uppstår problem i skarven mellan den platsanpassade infrastrukturen och infrastrukturen som följer standardiseringen.

I de miljöer där det inte finns hinder för att tillämpa cykelplanen uppstår en annan problematik – den står i konflikt med den övergripande framkomlighetsstrategin och det rådande stadsbyggnadsidealet förtätning. Det gör att den inte vinner acceptans hos alla inblandade i planprocessen utan konflikter kring vad som anses viktigast uppstår. Hur stora konsekvenser denna typ av konflikter innebär för cyklisterna skiljer sig mellan olika platser och mellan olika stråk. Stråkens olika hierarki verkar ha en påverkan, där pendlingsstråkens utformning enligt cykelplanens standard i högre grad kan hävdas än vad lokalstråkens kan.

MÅLBILDER I KONFLIKT MED UTFORMNINGSSTANDARDER

Att i området uppfylla de mål som cykelplanen ställer har också visat sig svårt eftersom de huvudsakliga målen i cykelplanen ibland står i konflikt med underliggande mål samt att de huvudsakliga målen på vissa punkter motverkas av utformningsrekommendationerna. Det övergripande målet för cykelplanen är att förbättra för cyklister i Stockholms stad, och då särskilt för cyklister som arbetspendlar. När utformningsrekommendationerna som är avsedda för att förbättra situationen för cyklisterna på pendlings- och huvudstråk appliceras innebär det i vissa fall en kraftig försämring av miljön för dem som använder lokala, korsande stråk.

Här uppstår en konflikt där olika cyklister ställs emot varandra och där cyklister som för tillfället följer pendlingsstråk blir prioriterade på bekostnad av cyklister som följer lokala stråk. Logiken bakom detta är att pendlingsstråken täcker längre sträckor och att de används av cyklister för att ta sig mellan stadsdelar. För att förkorta restiden på dessa sträckor ska cyklister på dessa stråk vara prioriterade gentemot korsande trafik. För cyklister som gör kortare resor eller i högre grad cyklar inom området innebär detta en försvårande omständighet, där resor inom stadsdelen blir obekväma och arbetssamma. Detta innebär i förlängningen att det framförallt är behoven hos cyklister utan målpunkter i området som tillgodoses. För cyklisterna som startar eller avslutar resor i området innebär detta, i olika grad beroende på lokalisering av målpunkten, en försvårande omständighet. Det är möjligt att sådana lösningar gör det svårare för cyklister att till exempel handla eller hämta barn vilket kan leda till att cykeln väljs bort på vissa resor.

ACCEPTANS FÖR UNDERMÅLIGA LÖSNINGAR

Andra orsaker som gjort att planen frångåtts är att de initiala dragningarna av vissa sträckningar varit ogenomtänkta och inte tagit hänsyn till att cyklister skiljer sig från motortrafikanter genom att de förflyttar sig av muskelkraft och att dragningar som innehåller stora topografiska skillnader då är olämpligt. Då en dragning som är mer fördelaktig finns blir lösningen att skylta om befintligt stråk och istället använda den tillgängliga infrastrukturen i området, trots att denna inte uppfyller den för ett pendlingsstråk föreskrivna standard. Resultatet blir ett cykelstråk som inte motsvarar cyklisternas förväntningar och som upplevs som ologiskt av cyklisterna eftersom skyltningen och den bebyggda miljön talar olika språk.

DISKUSSION

Det här arbetet tog sin början i då jag valde att cykla till jobbet i två månaders tid. Under dessa två månader var min ambition att använda cykeln för alla cykelbara resor. Det innebar att jag cyklade till arbetet, träningen, vänner, afterworken och hem igen. Flera gånger uppstod situationer som blev påfrestande: Det var svårt att hitta, cykelinfrastrukturen hänger inte ihop på ett bra sätt och är minst sagt ologisk på ett sätt som jag som bilist inte känner igen mig i, jag höll på att bli påkörd flera gånger i samma skymda korsning och när jag gjort en resa i flera steg och därför kommit ett par mil bort kunde jag inte använda kollektivtrafiken för att ta mig hem. Många resor gick bra, några innebar så stora problem att cykeln hädanefter inte var ett alternativ.

Gemensamt för alla resvägar var bristen på logik och sammanhållning mellan olika sträckor och en enhetlig god standard. Jag trodde detta berodde på en äldre typ av planering och ville därför se hur Stockholm idag arbetar med frågan i ett toppmodernt område med hjälp av ambitiös cykelplan, jag ville ha ett riktigt bra exempel att utgå från. Men verkligheten kom emellan.

Trafikkontoret (2012: 7f) anger att målet med cykelplanen, att öka andelen resor med cykel, ska nås genom att cykelvägnätet byggs till ett säkert, kapacitetsstarkt, framkomligt och sammanhängande vägnät. Policydokumenten och strategierna som styr cykeltrafikens utformning har visat sig vara svåra att tillämpa i verkligheten, definitivt inne i redan bebyggda områden men även i detta område som till största del är obebyggt. Det finns många olika skäl till detta som alla kan anses legitima och förståeliga, men kvarstår gör ändå frågan om varför cykelinfrastrukturen inte lever upp till de krav som ställs på den i cykelplanen. Cykelplanen används och appliceras där det är möjligt, men på ställen där utrymmet inte finns, där typlösningarna är otillfredställande eller där en mer lämplig dragning ”hittas” efter området står färdigkonstruerat så uppstår problem i form av lösningar som inte är anpassade på ett bra sätt utifrån cyklisters behov.

Logiken, konnektiviteten och genheten i nätet får ofta stryka på foten i dessa sammanhang, men kraven på säkerhet går inte att bortse ifrån vilket gör att säkerhetsrelaterade lösningar konsekvent tillämpas. Cykelplanens påverkan på utformningen blir särskilt tydlig längs områdets pendlingsstråk och huvudstråk där många standardiserade utformningar användas i detaljutformningen. Detta gör att man inte kan hävda att utformningen inte är i enlighet med cykelplanen, men utformningen är så klumpig att de övergripande målen om framkomlighet och konnektivitet missas. Cykelvägnätet uppnår därmed ändå, främst på pappret, en acceptabel standard som kan anses säker. Det är den troligtvis också, förutsatt att cyklisten följer nätet på det sätt det är tänkt. Men cyklister prioriteringar i verkligheten är annorlunda, de är villiga att sänka sina säkerhetsmarginaler för att slippa bromsa in eller ta genvägar för att göra resan snabbare (Niska 2007: 26). Jag menar att det därmed är troligt att cyklister inte kommer använda nätet som det är tänkt på vissa sträckningar då dessa uppfattas som ologiska eller ogena. I och med att man bygger ett ogent system så bygger man alltså in säkerhetsrisker i systemet då det inte byggs på ett gent sätt. Det är väl dokumenterat att cyklister ibland även bryter mot regler för att få en snabbare färd då de upplever att cykelinfrastrukturen inte är formad efter deras behov (ibid.), till exempel som att cykla mot trafikriktningen. Detta kan leda till konflikter med andra trafikanter samt innebära en ökad säkerhetsrisk för alla inblandade.

Resultatet av ett sådant system blir därmed att det inte bara är mer osäkert, det är heller inte accepterat av cyklister och uppnår inte de krav dessa ställer på det.

Jag återvänder till min egen upplevelse av att vara cyklist i Stockholm och försöker betrakta området utifrån dessa ögon. Det som för mig var mest slående i utformningen av cykelinfrastrukturen är den ständiga snuttifieringen där jag upplever det som en rad lösryckta delar sammanfogats till en helhet, men där de skarpa gränserna kvarstår mellan olika delar. Jag förväntade mig att detta nya område skulle vara genomtänkt, logiskt och sammanhängande, att cykelinfrastrukturen skulle bestå av en stor bit, inte många små sammanfogade. Så upplevs också området då jag startar ifrån Ropsten och följer pendlingsstråket in mot stadskärnan, men då jag cyklar åt andra hållet eller följer stråk i en annan riktning finns lapptäcket ändå kvar. Standarden fluktuerar, bilarna kör rakt i mitten medan jag får kryssa fram. Redan när testcyklingen slutar och jag får bråttom till ett möte ger jag upp försöken att cykla som systemet är tänkt och använder istället vägbanan.

I detta arbete ligger tyngdpunkten på att förstå hur de planeringsaktiva tolkar och förstår ett strategidokument, i detta fall cykelplanen. För att komma djupare i deras förståelse valde jag att använda mig av ett antal planeringsteorier som hjälp för att förstå och analysera intervjumaterialet. Att valet föll på planeringsteorier har till stor del utgått ifrån det tillgängliga materialet, jag fann dessa mest användbara av flera möjliga då spår av tankemönster beskrivna inom planeringsteorierna dök upp på många gånger i materialet. Jag upplever att teorierna var till stor hjälp i analysen då de underlättade förståelsen för hur olika uttalanden av samma respondent hänger samman, men också för att de hjälpt mig att tolka sådant som inte är explicit uttryckt men som blir synligt i informantens sätt att tala om andra frågor. Teorierna har också synliggjort små men distinkta skillnader som blir viktiga för helheten.

Det är, utifrån detta begränsade arbete som enbart rör ett av alla Stockholms planområden, svårt att säga något om hur cykelplaneringen skulle kunna förbättras, och om huruvida en cykelplan som styrdokument kan säkra en planering som gör att verkligheten kommer närma sig den vision som städerna beskriver. En planering som slaviskt följer cykelplanens rekommendationer kan inte säkra en god planering eftersom cykelplanen inte klarar att ta hänsyn till varje given situation. Att göra cykelplanen bindande, eller byta skala eller nivå på den är därför inte en lösning på problemet. Här menar jag att det istället blir viktigt att de planeringsaktiva att ta ett steg tillbaka, betrakta lösningen och frågar sig själva om den når upp till cykelplanens övergripande mål på genhet och framkomlighet. Är svaret på denna fråga nej är det inte heller troligt att cyklisterna kommer acceptera systemet, och många ansträngningar som gjorts för att göra denna dragning säkra och bekväm kommer då vara förgäves. Är svaret ja återstår att betrakta frågor som rör säkerhet och bekvämlighet för cyklisterna. Kort sagt menar jag att fokus måste flyttas från att uppfylla cykelplanens detaljer till att istället försöka uppfylla de övergripande målen. Å andra sidan kan en cykelplan som i högre grad uppmuntrar planerare att göra undantag eller finna mer kreativa lösningar i de fall där det krävs för att nå de övergripande målen på genhet och framkomlighet istället riskera att dels bidra till lösningar som är mindre säkra och dels att riskera att bidra till en ännu större acceptans för lösningar som gör att cykelplanens detaljutformningsrekommendationer frångås.

Klart är dock att kunskap om cykelplanering och cykelplanens rekommendationer finns inom projektet och arbetsgruppen, men att cykelplaneringen verkar inte ha kommit in tidigt nog. Tillräcklig vikt verkar inte ha lagts vid cyklisternas särskilda förutsättningar. Cykelbanorna kan inte bara adderas med ett extra par meter längs tänkta eller befintliga bilvägar, utan sådant som lutningar, siktlinjer och exponering för väder och vind måste beaktas eftersom cyklisterna i dessa aspekter skiljer sig väsentligt från bilisterna. Cykelplanen föreskriver att cykelinfrastrukturen ska beaktas på ett tidigt stadie inom cykelplaneringen, men hur detta ska implementeras har jag svårt att hitta en lösning på. I planeringens senare skeden skulle eventuellt medborgardeltagande med fokusgrupper av aktiva cyklister kunna vara fruktbart. Det är troligt att de problem som uppstått i just detta fall kunnat förutses av vana cyklister med hjälp av kartor och visualiseringshjälpmedel, men då jag har inom detta arbete inte studerat medborgardeltagandet och hur detta sett ut kan jag inte uttala mig om medborgardeltagandet eller dess effekt. En annan möjlig lösning skulle kunna vara att öka antalet trafikplanerare specialiserade på cykelfrågor i Stockholms stad och i högre grad involvera dessa i projekten under både tidiga och sena skeden i planprocessen.

KÄLLOR

- Allmendinger, P. 2009. *Planning theory (2nd edition)* Hampshire: Palgrave Macmillan.
- Alvehus, J. 2013. *Skriva uppsats med kvalitativ metod: en handbok*. Liber.
- Campbell, H. and Marshall, R. 1999. Ethical frameworks and planning theory. *International Journal of Urban and Regional Research*, 23(3), pp.464-478.
- De Geus, B. De Bourdeaudhuij, I., Jannes, C. and Meeusen, R. 2007. Psychosocial and environmental factors associated with cycling for transport among a working population. *Health Education Research*, 23(4), pp.697-708.
- Denscombe, M. 2009. *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Studentlitteratur.
- Emmelin, L. och Lerman, P. 2006. *Styrning av markanvändning och miljö (Governance of land use and the environment)*.
- Eriksson, L. 2009. *Tema Cykel-faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv: en litteraturstudie*. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Gatukontoret Malmö stad. 2012. Cykelprogram för Malmö Stad 2012-2019. Malmö.
- Koglin, T., 2013. Vélobility-A critical analysis of planning and space. *Bulletin* 284.
- Larsson, S. 2011. "Vindkraftsutbyggnaden - vem bestämmer och baserat på vilken kunskap?" i Mossberg, F. (red.) *Buller i blåsväder*. Lund: Ljudmiljöcentrum vid Lunds universitet., s. 23-34.
- Niska, A. 2007. *Cyklisters syn på cykelvägars standard: fokusgrupper i Umeå och Linköping*. VTI., VTI rapport 585.
- Pucher, J. and Dijkstra, L. 2003. Promoting safe walking and cycling to improve public health: lessons from the Netherlands and Germany. *American journal of public health*, 93(9), pp.1509-1516.
- Pucher, J., Dill, J. and Handy, S. 2010. Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: an international review. *Preventive medicine*, 50, pp.S106-S125.
- Snizek, B., Nielsen, T.A.S. and Skov-Petersen, H. 2013. Mapping bicyclists' experiences in Copenhagen. *Journal of Transport Geography*, 30, pp.227-233.
- Stadsbyggnadskontoret, 2010. Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm. Hämtad 180226: http://vaxer.stockholm.se/globalassets/tema/oversiktsplanen/promenadstaden_oversiktsplan-for-stockholm.pdf
- Stadsledningskontoret, 2007. Vision 2030 Framtidsguiden. Stockholms stad. Hämtad 180226: www.stockholm.se/PageFiles/266315/SthlmStad_Vision2030.pdf

- Stockholms stad. 2010. Promenadstaden. Översiktsplan för Stockholm. Stockholm.
- Taylor, N. 1998. *Urban planning theory since 1945*. Sage.
- Trafikkontoret Göteborgs stad. 2015. Cykelprogram för en nära storstad 2015 – 2025. Göteborgs stad.
- Trafikkontoret Stockholms stad. 2009. Cykeln i staden – Utformning av cykelstråk i Stockholms stad. Stockholms stad.
- Trafikkontoret Stockholms stad. 2012. Cykelplan. Hämtad 180227: <http://stadshusab.stockholm.se/globalassets/cykelplan-2012.pdf>
- Trafikkontoret Stockholms stad. 2012. Framkomlighetsstrategin. Stockholms stad.
- Tunström, M. 2009. *På spaning efter den goda staden. Om konstruktioner av ideal och problem i svensk stadsbyggnadsdiskussion*. Örebro studies in human Geography 4
- van der Horst, A.R.A., de Goede, M., de Hair-Buijssen, S. and Methorst, R. 2014. Traffic conflicts on bicycle paths: A systematic observation of behaviour from video. *Accident Analysis & Prevention*, 62, pp.358-368.
- Widén, Pär. 2015. Kvalitativ innehållsanalys. I Fejes, Andreas och Thornberg, Robert. 2015. *Handbok i kvalitativ analys*. Stockholm: Liber
- Yin, R.K., 2011. *Kvalitativ forskning från start till mål*. Studentlitteratur.

KARTOR

Stockholms stad med konsultstöd av Tyréns, 2016. *Plan för gång-, cykel- och kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden*. [Kartografiskt material] Stockholm: Framtagen inom projekt Norra Djurgårdsstaden.

INTERVJUER

Respondent 1: planarkitekt vid Stockholms stads stadsbyggnadskontor. 2018. Intervju 31 januari.

Respondent 2: trafikplanerare vid Trafikkontoret Stockholms stad. 2018. Intervju 12 februari.

Respondent 3: trafikplanerare vid Exploateringskontoret Stockholms stad. 2018. Intervju 12 mars.

Respondent 4: projektör vid Exploateringskontoret Stockholms stad. 2018. Intervju 19 februari.